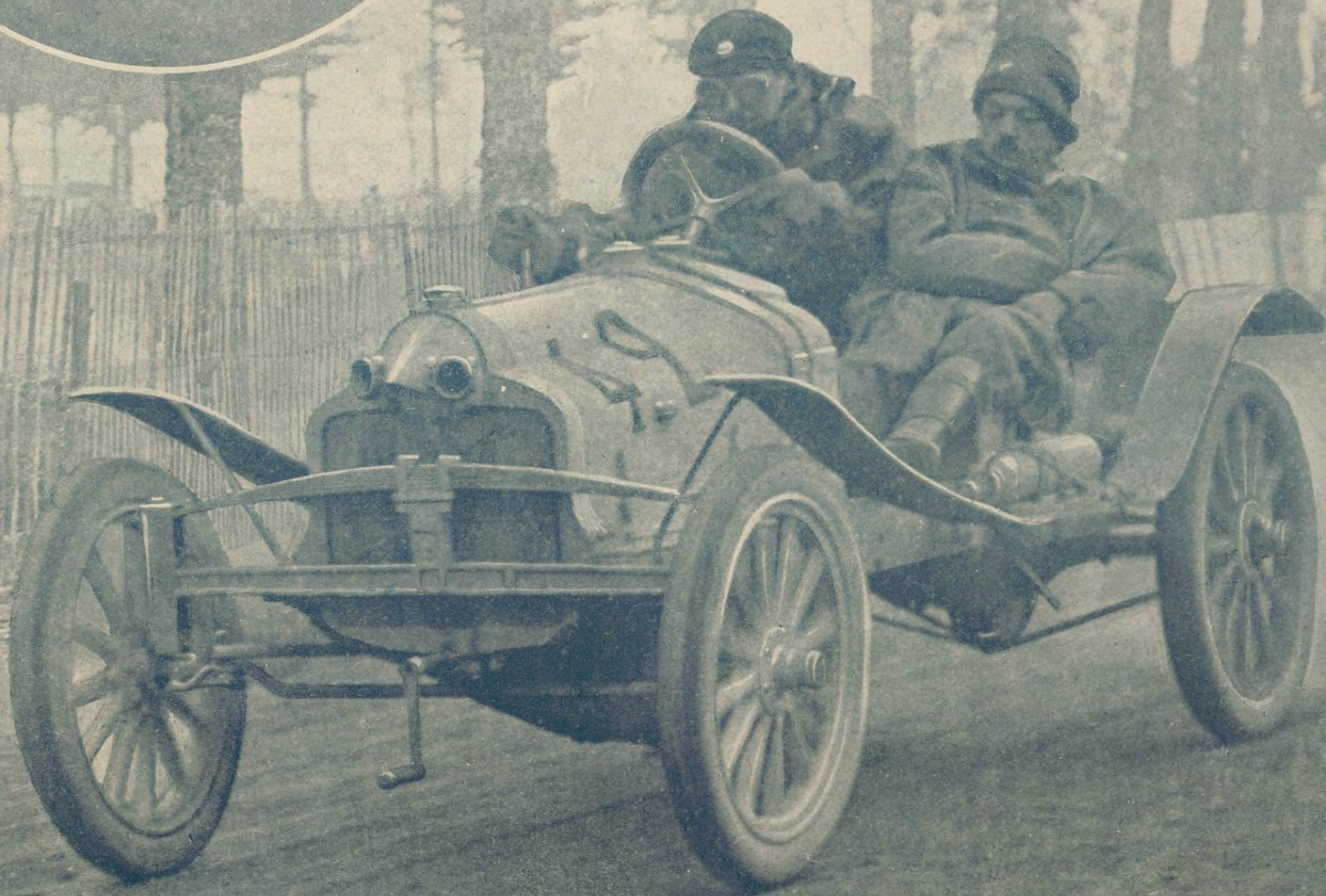


LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro: Les Mémoires de Paul Pons.



Publications Pierre Lafitte & C^{ie}
Je sais tout Fermes et Châteaux o femina
Musica o L'Art et les Artistes o
90, Av. des Champs-Élysées Paris

NAUDIN

Gagnant de la Coupe des Voiturettes, sur Voiturette SIZAIRE ET NAUDIN. En haut. Sizaire, arrivé second dans la même épreuve

(Voir l'article pages 297 à 301)

Abonnements :
Paris et Départements.. " 24 francs
Etranger " " " 28 —
Changements d'adresse 0 fr 75

POUR MAIGRIR

Sans nuire à la santé et sans régime. Amincit la taille, réduit les hanches et le ventre, efface le double menton. Rajeunit les traits et empêche de grossir.

SEUL REMÈDE VÉGÉTAL
SUCCÈS UNIVERSEL

La boîte, 5fr. 6 boîtes, 28fr.
Ph^{ie} Vivienne, 16, r. Vivienne, Paris
et dans toutes les Pharmacies.

LE THE MEXICAIN DU D^r JAWAS
POUR MAIGRIR

ALCYON

BORDEAUX-PARIS (1906)
1^{er} Cadolle
4^e Georget
5^e Aucouturier
sur bicyclettes.

TOUR DE FRANCE (2.600 Kilomètres)
1^{er} Contant
4^e René
sur motocyclettes légères 38 kgs.

1-6, Boulevard Bourdon ALCYON Neuilly-sur-Seine

AUTOMOBILES Gillet-Forest

12, 14, 25, 35 chevaux
4 cylindres

75, Av. de la Grande-Armée
PARIS

AUTOMOBILES DELAUNAY-BELLEVILLE

Administration et Ateliers à Saint-Denis (Seine) Succursale et Garage à NICE (Promenade des Anglais)

SOCIÉTÉ DES AUTOMOBILES EUGÈNE BRILLIÉ

60, boulevard Pereire (Place Wagram)
Ad. télég. AUTOBRIL-PARIS Télég. 535.58

Voitures de Tourisme et de Livraison, Omnibus
Camions, Moteurs, Canots

Construits dans les ateliers d'Artillerie
de SCHNEIDER et C^{ie}

LE HAVRE

Fournisseurs de la C^{ie} Générale des Omnibus de PARIS

VIVITZ L.T. RIVER

PARIS

Essence, Savon, Poudre de Riz
Lotion, Sachets, etc.

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.

DUPONT

Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine.

LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
Envoi Franco du Catalogue contenant 423 Fig.

Photographie **BON** de réduction de 5% sur les tarifs

Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Élysées, pour bénéficier de cette remise

Les abonnés ont droit à 10 0/0

(Sur présentation de leur quittance d'abonnement)

LA VRAIE VOITURE DE TOURISTE, c'est la

BERLIET

qui détient toujours le record de la consommation

SIÈGE SOCIAL : 239, Avenue des Ponts, LYON

Agent à Bordeaux :
PINAUD-DUANIP
92-94-96, boul. de Caudéran

Agent à Paris :
TART & C^{ie}
2, avenue Alphonse

LA PLUS SOUPLE

LA PLUS SIMPLE

Voiture de Tourisme BRILLIÉ

EUGÈNE

Construite par **SCHNEIDER & C^{ie}, du Creusot**

DANS LEURS ATELIERS DU HAVRE

PARIS, 67, rue de Miromesnil, PARIS

CAPSULES de Quinine de Pelletier

Elles sont souveraines pour combattre les rhumes, la grippe, l'influenza, les migraines, névralgies, et en général les accès fébriles qui se manifestent au début de toutes les maladies.

UNE CAPSULE est plus active qu'un grand verre de quinquina.

Exiger le nom PELLETIER sur chaque Capsule.

VIAL, 20, rue de Châteaudun, PARIS et toutes Pharmacies

SANTAL MIDY

INO^r. ENSIF.

D'une pureté absolue
GUÉRISON RADICALE
et rapide des écoulements qui exigent autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe et les injections.

113, fg. St-Honore, PARIS et toutes Pharmacies

LE PRESERVATEUR

de CONDOMES et le Végétal

Nouveaux appareils spéciaux pour l'usage intime, hommes et femmes.

Catal. illust. et 6 échantill. extra env. cont. 1.25 timb. ou mandat.

Exp^{te} France L. BADOR, seul vrai fabricant, 19, r. Bichat, Paris.

La Semaine Comique, par Henriot.



La recrudescence d'inondations nécessitant la création de bateaux de sauvetage automobiles sur les grandes routes.



— Battr l'enclume! eh ben, mon vieux, en voilà un sport d'appartement!
— Pendant ce temps-là je n'entends pas le piano de ma fille!

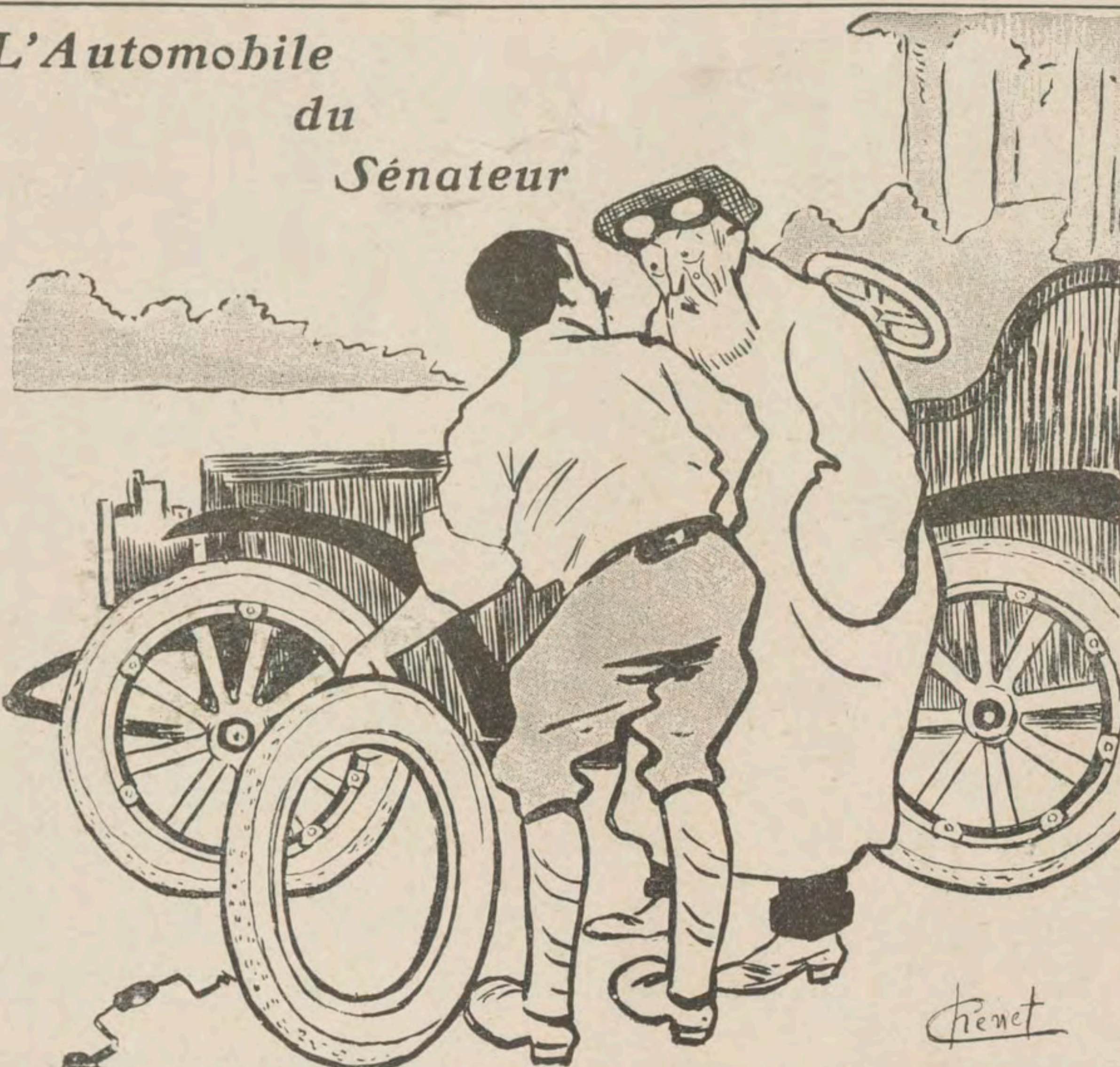


— Le duel est fini...
— Ah! sacrébleu! j'arrive trop tard! je vous en supplie, monsieur, faites au moins un simulacre de reprise pour mon cinématographe!



UNE EMBUSCADE DANS LE SUD-ORANAIS
— Je vais tirer sur les pneus des Roumis...
— Tu perdrais ton temps et ta poudre: ce sont des Pneus Gaulois; ils sont absolument increvables.

L'Automobile du Sénateur



— Encore éclaté? Hein? Qu'est-ce que vous en dites?
— Je dis, Monsieur le Sénateur, qu'il est heureux que vos jantes ne soient pas comme vous, inamovibles, mais bien des amovibles Michelin.

PRENEZ GARDE, Madam

vous commencez à grossir et grossir c'est vieillir. Prenez donc tous les jours des Dragées de **THYROÏDINE BOUTY** votre taille restera ou redeviendra svelte.

LE FLACON : 10 Fr. — Envoi franco contre mandat.

Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun, Paris

Il est bon de prendre l'avis d'un médecin.

CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques

APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques

PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS

à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIEUR PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

LA BENGALINE

est une excellente **Peinture-Émail** on peint soi-même très facilement le bois, le métal, la pierre, etc... Cette peinture est brillante, elle résiste aux lavages sans ternir. Prix et renseignements s'adresser au Directeur.

LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Paris.

HERNIE GUÉR

par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC

BREVETÉ S.G.D.G.

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps, il supprime le ressort du dos et le sous-cuisse. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante il mène à la guérison.

MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honore, Paris.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :

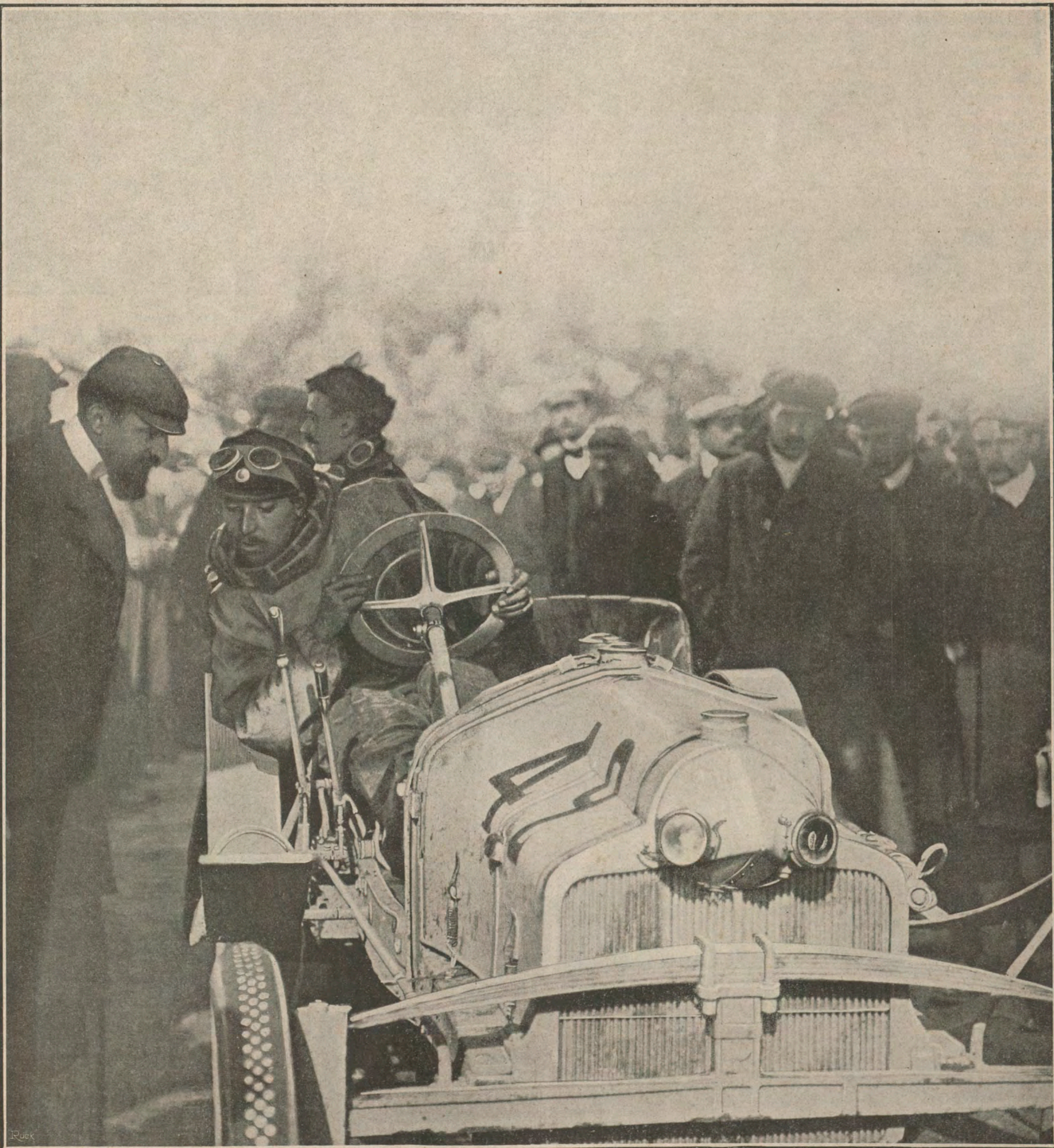
Paris et Départements 24 fr.
Etranger 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

2 Novembre 1907 N° 476

PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & C^{ie}
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS * Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & C^{ie}, 11, boulevard des Italiens

PUBLICITÉ :

Pages d'Annonces, la ligne 2 fr.
La Page 600 fr.
Encartage 750 fr.



LA COUPE DES VOITURETTES & LE PESAGE DU VAINQUEUR

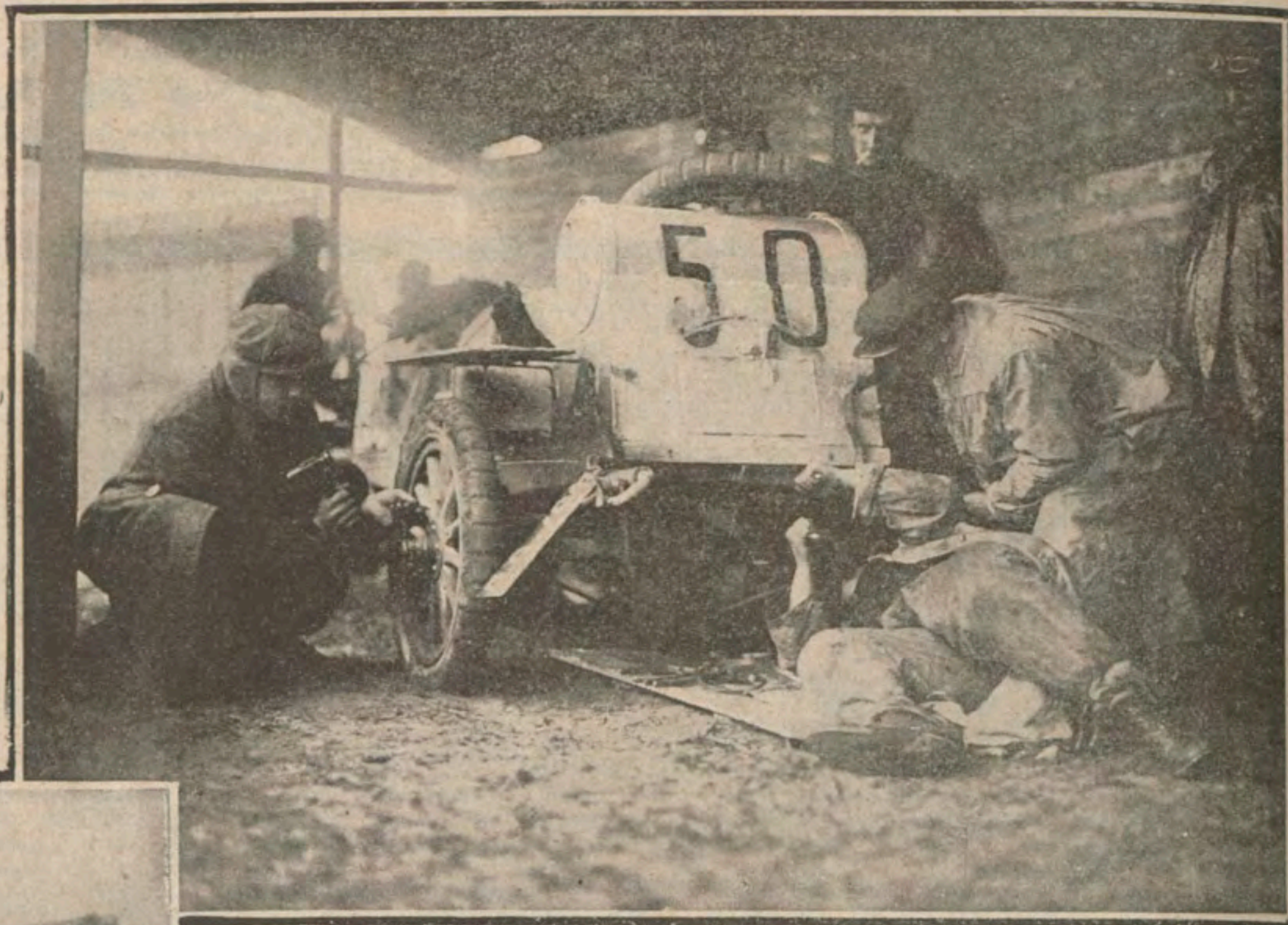
La Coupe des voiturettes, organisée par l'Auto, a mis aux prises, dimanche dernier, les 41 concurrents restés qualifiés après les six journées d'épreuve d'endurance. C'est Naudin qui est sorti vainqueur de la course de vitesse finale disputée, comme les éliminatoires, sur le Circuit de Rambouillet. Il a couvert ses neuf tours, soit 304 kilom. 380, en 4 h. 40 m. 30 s. 1/5, soit à une vitesse moyenne de 65 kilom. 490 à l'heure.

LA COUPE DES VOITURETTES

Sur un parcours, en somme assez difficile, *de* petits moteurs à un cylindre de 100 millimètres d'alésage ont atteint 65 de moyenne et dépassé le 80 en palier. Un argument nouveau à l'appui d'une vieille thèse.

JAMAIS la thèse que nous n'avons cessé de soutenir ici de l'utilité indispensable des courses n'a trouvé en sa faveur un meilleur argument que le résultat de l'épreuve mixte, endurance et vitesse, que fit disputer, la semaine dernière, sur le Circuit de Rambouillet, notre confrère l'Auto.

L'an dernier, avec un moteur monocylindrique de 120 d'alésage, le gagnant de la Coupe des voiturettes faisait 58 kilom. 600 de moyenne. Cette année, le même moteur, avec un alésage plus petit de 20 millimètres, a atteint 68 kilom. 500. C'est donc par la meilleure utilisation de la puissance et la diminution des résistances que les constructeurs sont arrivés à ce progrès, qu'ils n'auraient jamais cherché à atteindre, s'ils n'y avaient été contraints par le règlement de la course qu'ils voulaient gagner. Les théoriciens qui prétendent que l'avenir est au moteur lent ont vu leur raisonnement démoli



Le poinçonnage des voiturettes.

Toutes les pièces de voiturettes concurrentes étaient poinçonnées, ceinturées et plombées par les soins des commissaires, MM. Séré de Rivière et René Tampier.

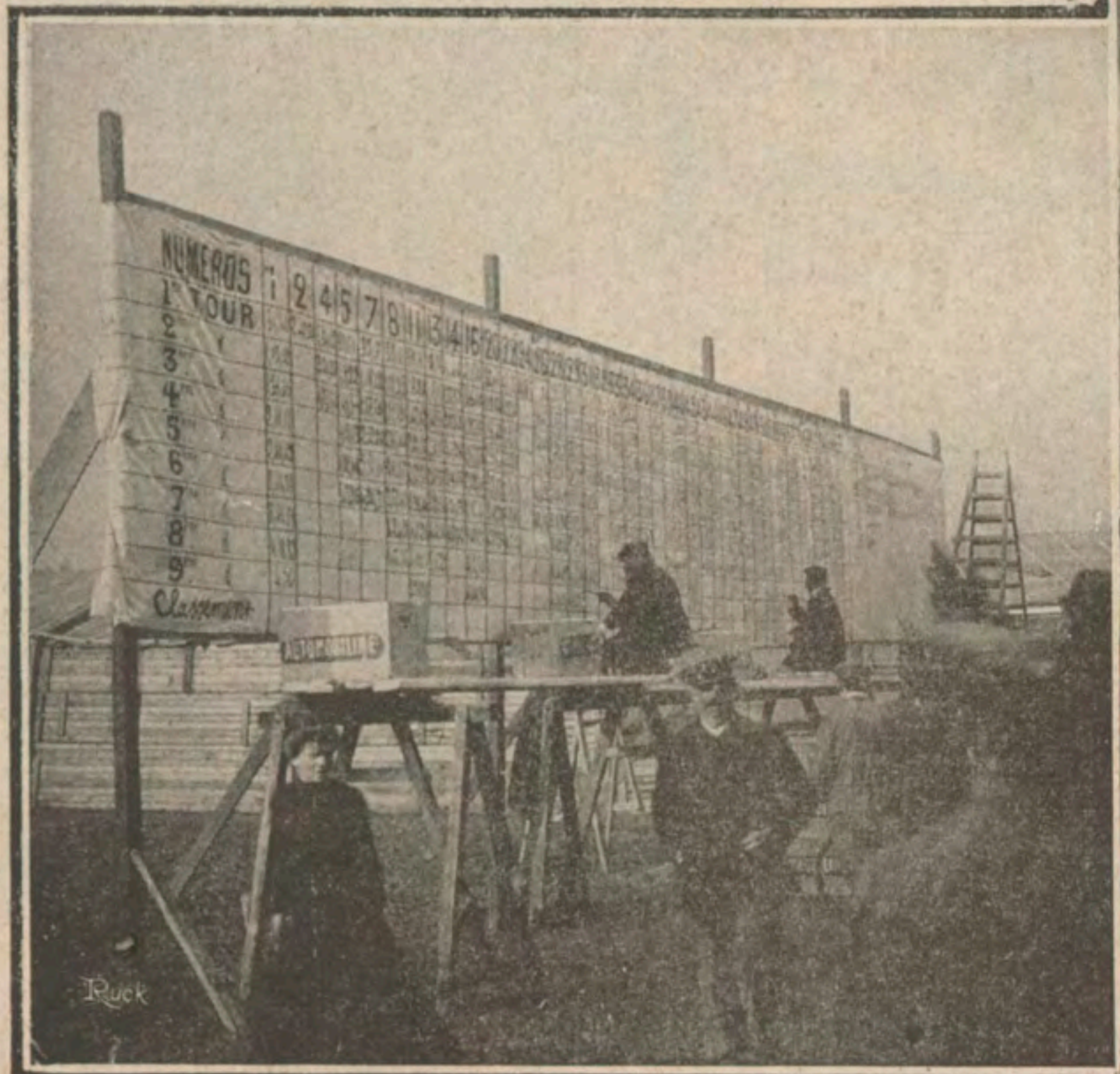
par l'expérience, puisque le moteur du gagnant tournait normalement à 2.100 tours et que certains atteignaient jusqu'à 3.000 tours. Si, maintenant, au lieu de ne regarder que la vitesse du vainqueur, nous considérons le temps de Sizaire, arrivé second, sur la même voiture, nous nous apercevons qu'ayant perdu plus de vingt minutes à un tour, il dut, pour rattraper son retard, finir la course à près de 71. Enfin, les vitesses chronométrées sur certaines lignes droites ont atteint jusqu'à 83 kilomètres, ce qui, avec une cylindrée de 0.942, est vraiment magnifique.

La marche générale des concurrents a d'ailleurs été au-dessus de tout éloge. Sur 40 concurrents qui ont pris le départ de l'épreuve finale, 32 ont terminé le parcours. La lutte a été des plus intenses, puisque les trois premiers terminèrent en moins



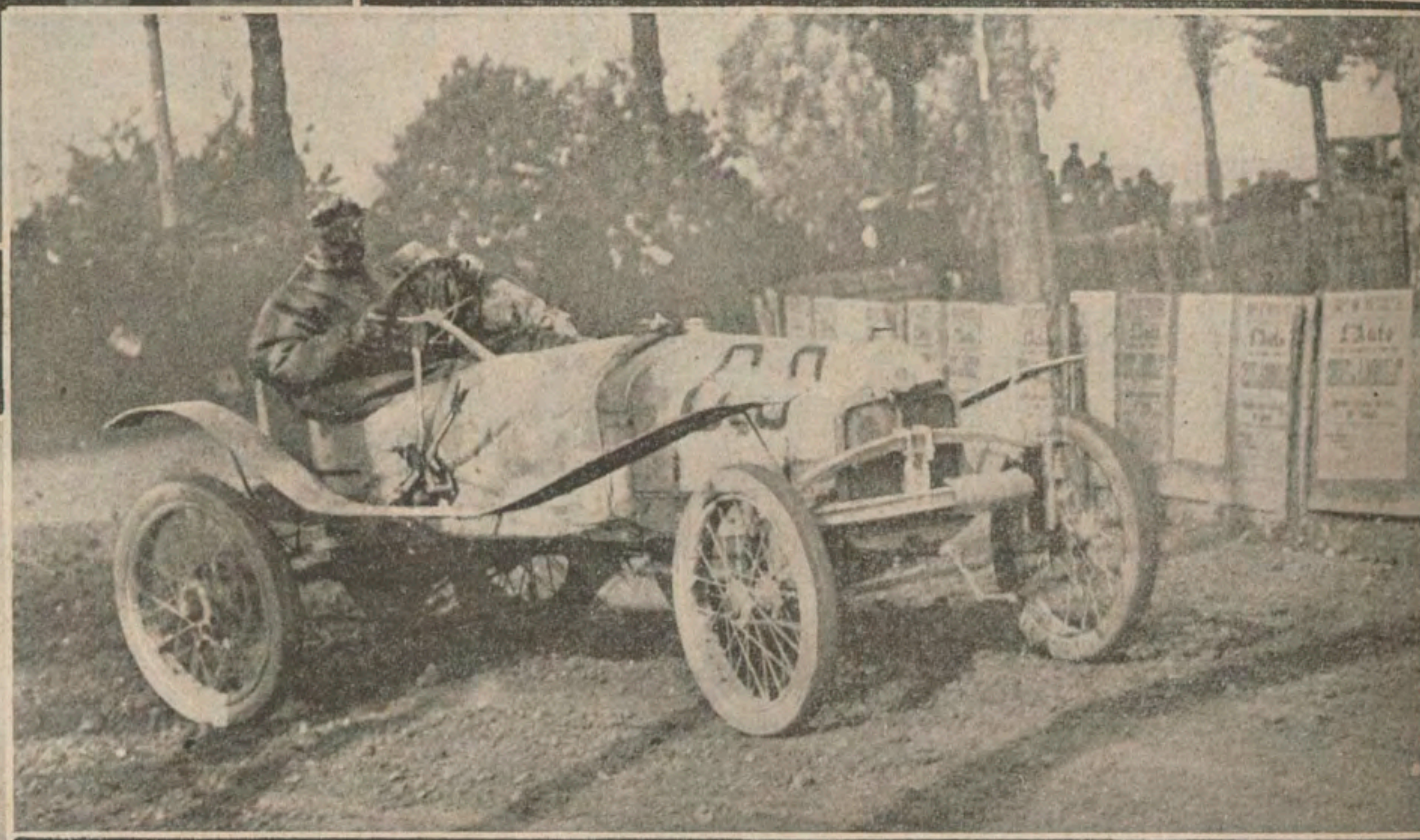
Un accident.

Un soldat du 5^e génie, effrayé par un concurrent, tomba dans le fossé de la route, où il se brisa une jambe.



Le tableau d'affichage.

Un tableau fort bien compris tenait les spectateurs au courant, tour par tour, de la marche des concurrents.



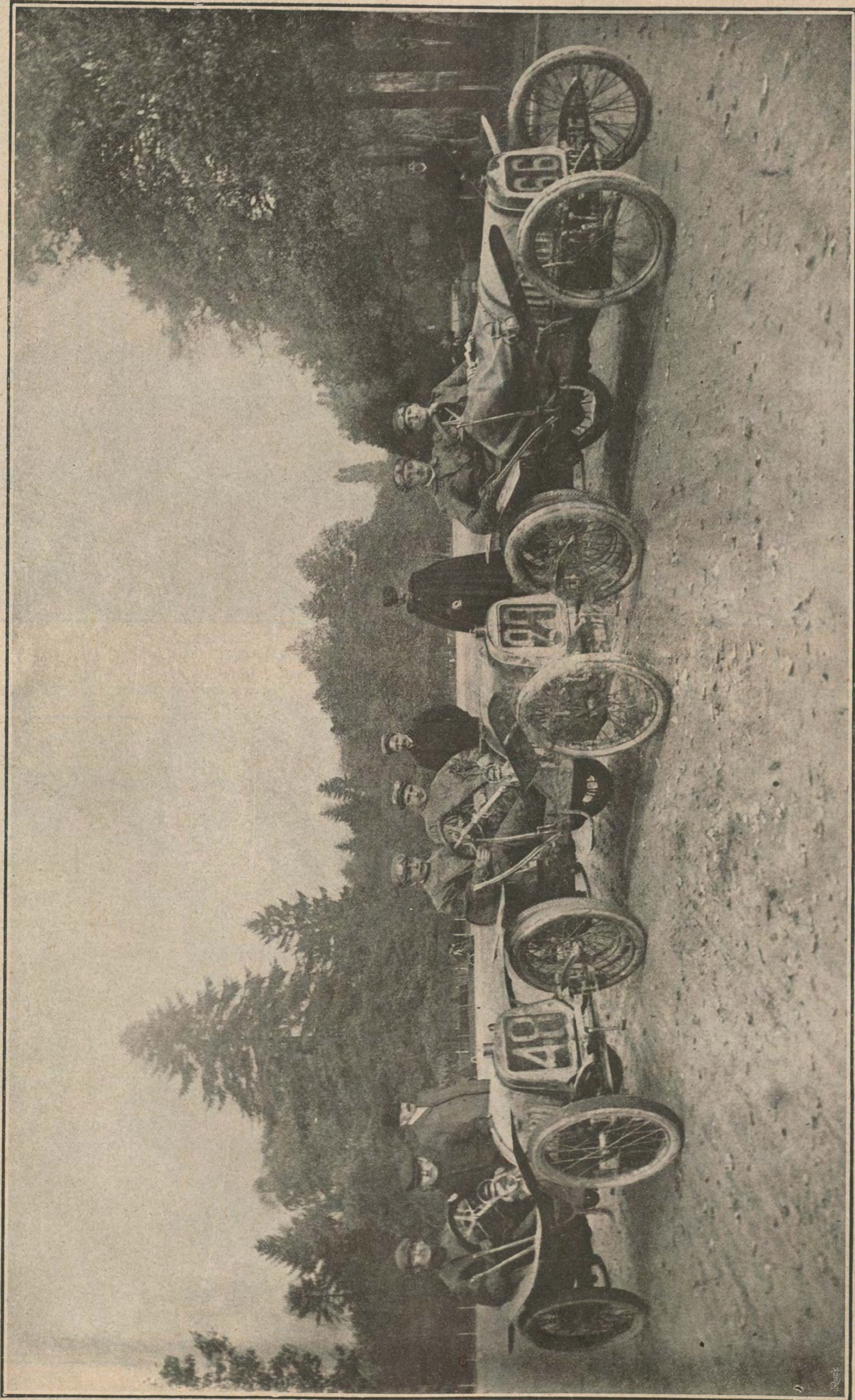
Un des vainqueurs.

Lebouc, le troisième représentant des Sizaire et Naudin, s'est classé 13^e, en 5 h. 30 m. 9 s. 2/5. Pneumatiques Michelin, magnéto Simms-Bosch.

de trois minutes et que le septième est à moins d'un quart d'heure du premier. Pour la Coupe de régularité, la lutte n'a pas été moins ardente. Entre les Lion-Peugeot et les Sizaire et Naudin, la victoire fut longtemps indécise et, les deux premiers représentants de chaque équipe rentrés au pesage, on put voir les partisans de chacune d'elles suivre d'un œil anxieux sur leur montre la fuite des aiguilles, pendant que les deux derniers faisaient, à la poursuite l'un de l'autre, le tour du gigantesque cadran. Finalement, les représentants des Peugeot, Goux, Giuppone et Duvernoy, l'emportèrent, avec 14 h. 43 m. 15 s. 4/5 contre 14 h. 49 m. 32 s. 1/5 pour ceux de la Sizaire. Werner se classait troisième, avec 15 h. 19 m. 13 s., suivi de Vulpès et Passe-Partout. Ces cinq équipes étaient les seules dont les trois voitures se trouvaient à l'arrivée.

Les Werner ont fait une très jolie course. Rigal surtout, qui termine à dix minutes du premier. Mais le règlement leur imposait un handicap terrible, dont furent victimes,

LA COUPE DE RÉGULARITÉ



Goux

Giuppone

Duvernoy

L'ÉQUIPE DES LION-PEUGEOT.

La Coupe de régularité était attribuée à l'équipe ayant obtenu le total le moins élevé pour l'addition des temps de ses trois conducteurs. Elle est revenue aux Lion-Peugeot, avec 14 h. 43 m. 16 s. Goux a pris la 3^e place, en 4 h. 41 m. 43 s.; Giuppone s'est classé 6^e, en 4 h. 51 m. 49 s. 4/5, et Duvernoy 9^e en 5 h. 9 m. 43 s. 1/5. Leurs voitures, qui n'étaient pas construites pour la course, ont fait preuve d'une tenue et d'une régularité vraiment remarquables. Elles sont munies de pneumatiques Michelin et de magnétos Simms-Bosch.



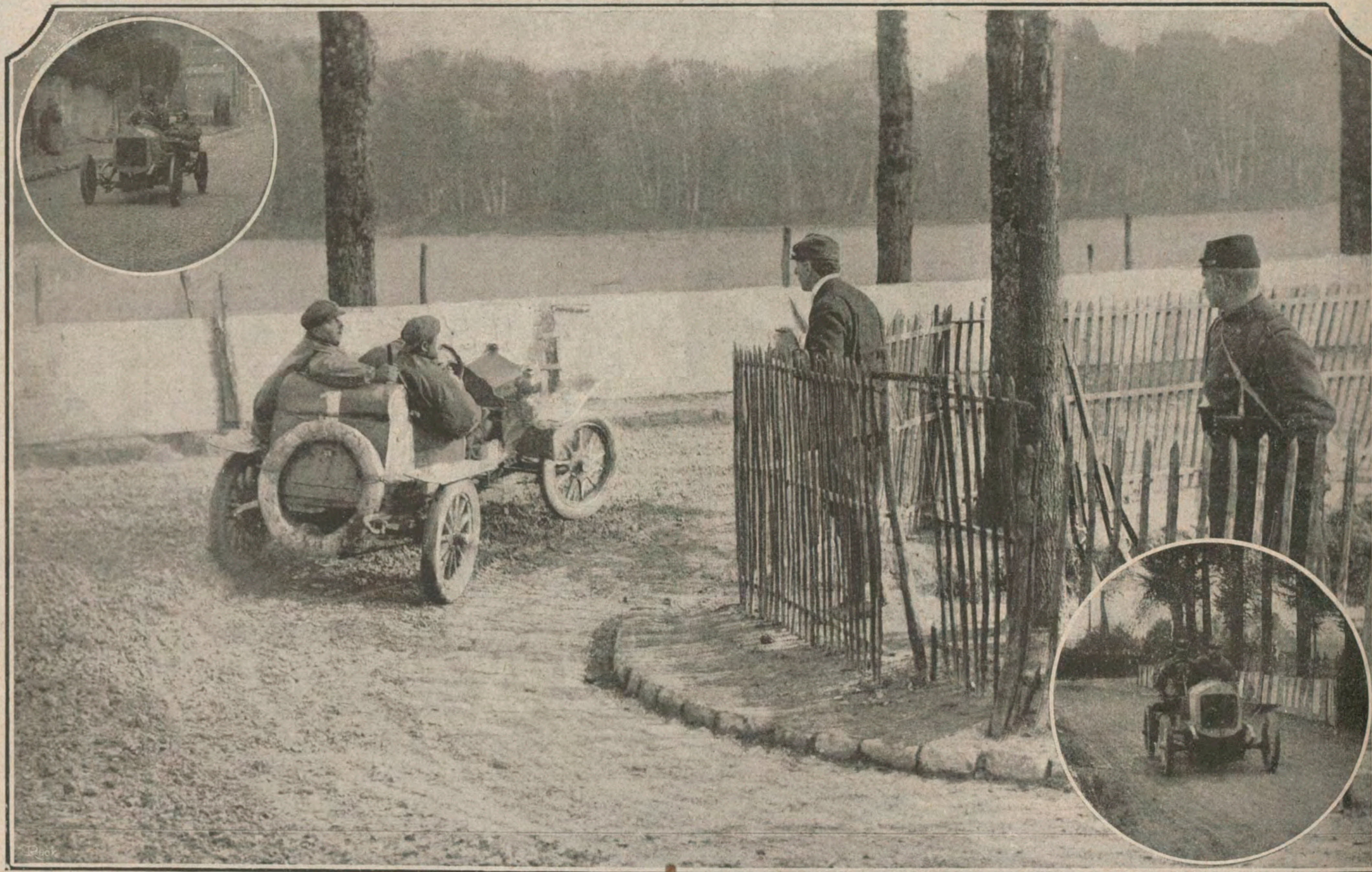
Cissac.

Arrivé 4^e, sur voiturette Alcyon un-cylindre 100/120, en 4 h. 46 m. 24 s. 4/5. Pneumatiques Hutchinson, magnéto Simms-Bosch. Gatoux, sur la même voiturette, a terminé 25^e, en 6 h. 13 m. 52 s. Pneus Dunlop.



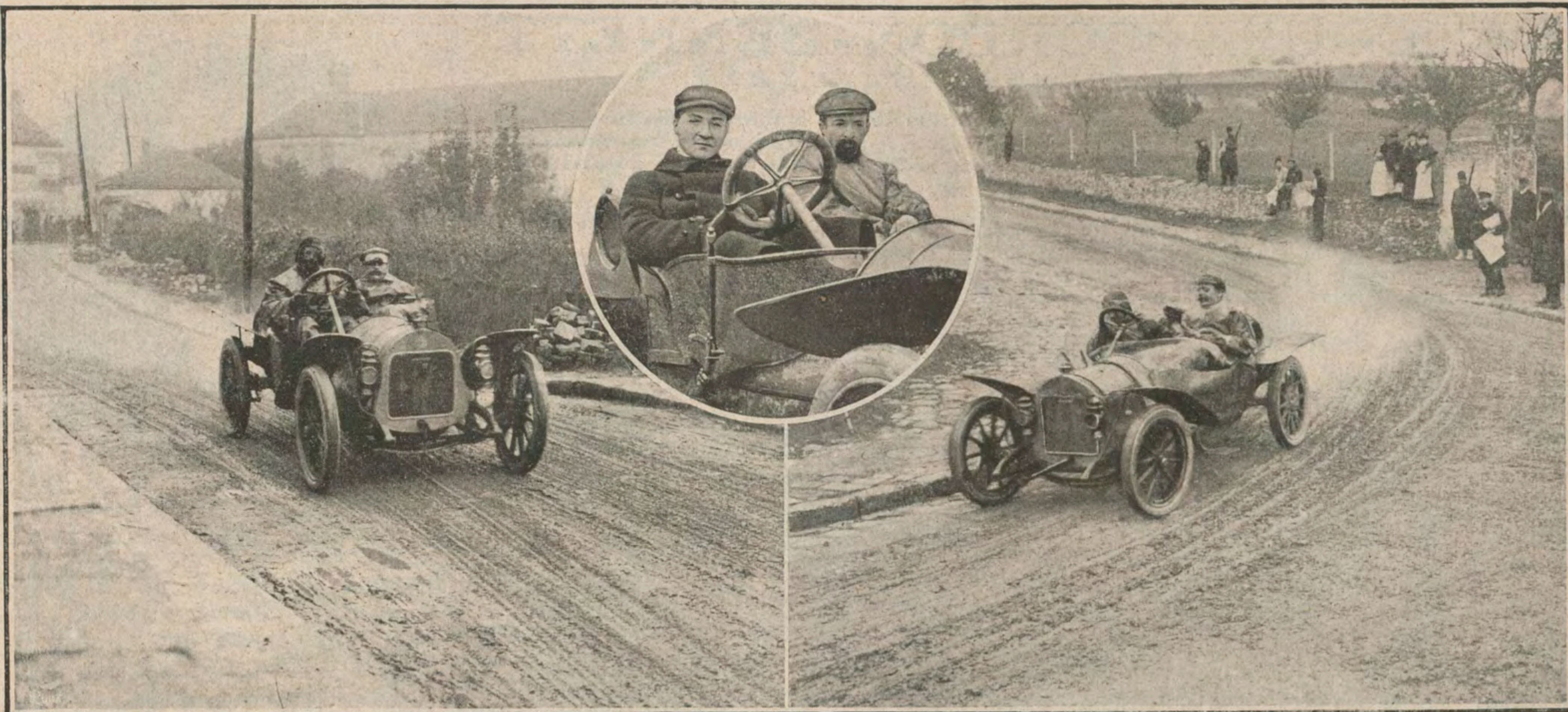
Boris.

Arrivé 23^e, sur voiturette Orel, en 6 h. 9 m. 45 s. Pneus Dunlop, magnéto Simms-Bosch. Lachiche, sur la même voiturette, a terminé 28^e, en 6 h. 31 m. 36 s.



L'ÉQUIPE DES WERNER

L'équipe des Werner s'est classée première des deux-cylindres. Au centre, Rigal, arrivé 5^e, sur deux-cylindres de 80/120, en 5 h. 50. A droite, Molon, arrivé 10^e, en 5 h. 11 m. 11 s., à gauche, de Langhe, qui a terminé 11^e, en 5 h. 18 m. 2 s. Pneus Michelin, magnéto Simms-Bosch.



L'ÉQUIPE DES GRÉGOIRE

Salvaor, arrivé 26^e, en 6 h. 17 m. 32 s., sur voiturette Grégoire, pneumatiques Continental, magnéto Simms-Bosch.

Renoncé, qui s'est trouvé éliminé par suite de la négligence d'un ouvrier.

De Marne, arrivé 21^e, en 6 h. 1 m. 47 s., sur voiturette Grégoire, pneumatiques Continental, magnéto Simms-Bosch.

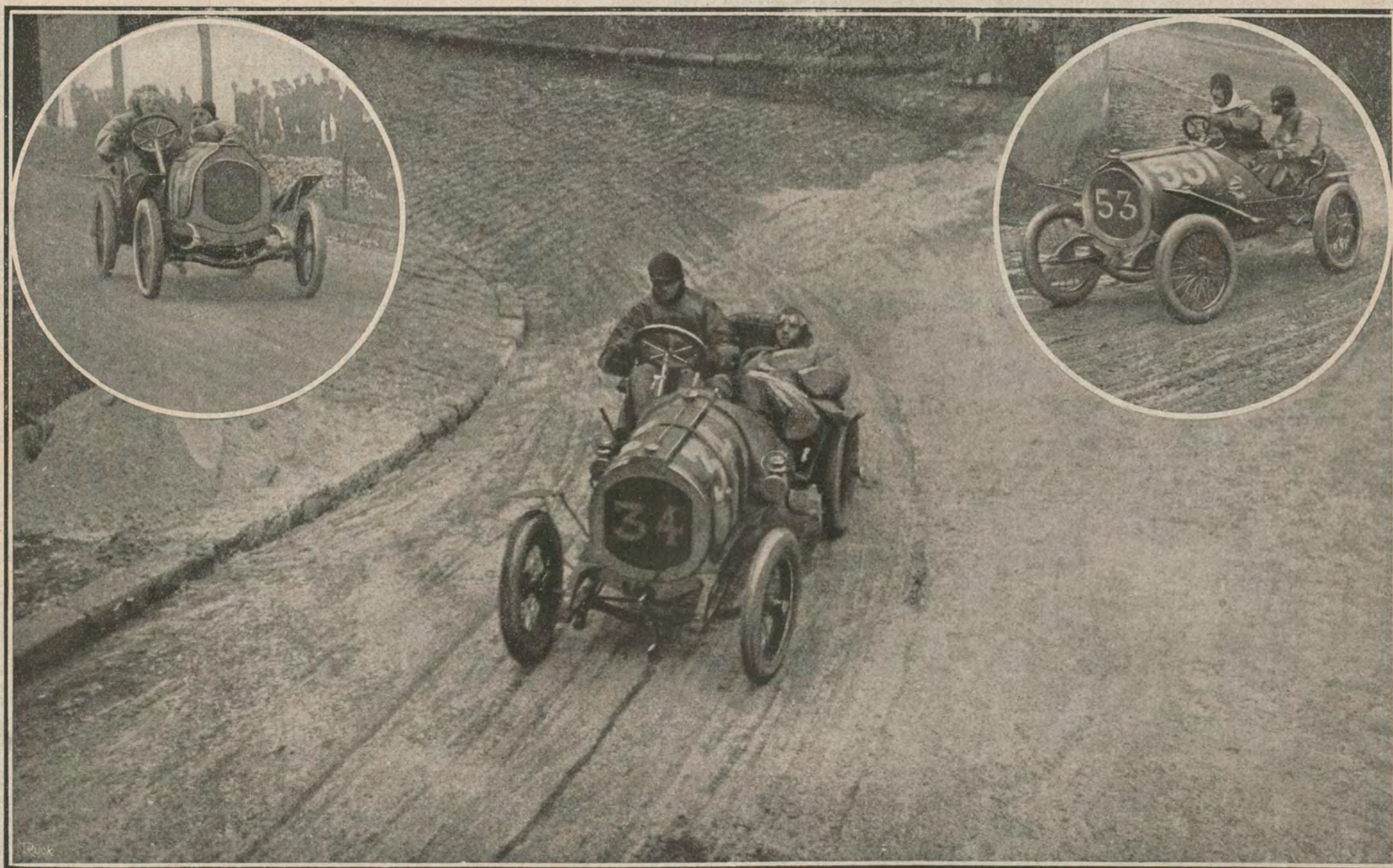
comme elles, toutes les deux cylindres, les Grégoire comme l'Alcyon de Gatoux. Il est nécessaire, pour l'avenir, je ne dirai pas de chercher, elle est toute trouvée, mais d'appliquer une formule qui ne handicape pas trop vis-à-vis les uns des autres les moteurs, suivant leur nombre de cylindres ou leur type.

Les Vulpès, voitures robustes et bien comprises, ont également figuré dans la Coupe de régularité, de laquelle furent absentes certaines sur lesquelles on basait les plus grandes espérances.

Les deux Alcyon de la finale se sont très bien comportées; l'excellent Cissac s'est classé quatrième. Boris, sur Orel, a fait une jolie course.

Cette épreuve pour petits véhicules est venue bien à son heure, au moment où l'on commence à se faire des réflexions sur le prix de revient des très grosses voitures. Les constructeurs en tireront nombre d'enseignements dont nous pourrions voir les résultats, sinon au prochain Salon, tout au moins au cours de la campagne de 1908.

F.-A. WHEEL.



L'ÉQUIPE DES VULPES

Les Vulpès se sont classées dans la Coupe de régularité. Au centre, Laly, arrivé 14^e, en 5 h. 39 m. 20 s. Pneumatiques Dunlop. A gauche, Barriaux, arrivé 20^e, en 5 h. 52 m. 44 s. Pneus Hutchinson. A droite, Dogues, qui a terminé 29^e, en 6 h. 36 m. 51 s. Pneumatiques Dunlop. Les trois voiturettes sont munies de magnétos Simms-Bosch.

LA COUPE GORDON-BENNETT

Par FRANÇOIS PEYREY

La Coupe Gordon-Bennett, disputée le 21 octobre, à Saint-Louis, a été gagnée par l'Allemand Erbsloh, précédant notre représentant, Alfred Leblanc, qui a battu le record du monde du séjour dans l'air, en y restant 44 h. 2 m.

La grande course internationale des aéronautes, la Coupe Gordon-Bennett, dont nous annonçons récemment le départ, a été disputée avec un tel acharnement, un ensemble aussi parfait de qualités sportives, déterminant de si remarquables résultats, que l'épreuve, à ces divers points de vue, est sans précédent dans l'histoire de l'Aérostatique. Neuf concurrents — deux Français, trois Allemands, un Anglais, trois Américains — élevés de Saint-Louis du Missouri dans l'après-midi du 21 octobre, ont tous tenu dans l'atmosphère pendant plus de vingt-quatre heures! Le peloton de tête ne fut arrêté que par l'Atlantique, et le voyage du dernier concurrent le classe, malgré tout, dans la catégorie des ascensions les plus belles, puisque son parcours dépasse 600 kilomètres à vol d'oiseau!

L'Aéro-Club de France n'obtient, dans ce concours mémorable, que le second rang, avec M. A. Leblanc, qui, par suite de la configuration du

5. — M. Paul Meckel (Allemagne), aidé par M. X... Atterrissage près de Mananas (Virginie) : 1.132 kilomètres. L'Abercron (1.300 mètres cubes).
6. — M. Hawley (Amé-



Alfred Leblanc.

Pilote du ballon Ile-de-France (Français), second de la Coupe Gordon-Bennett des aéronautes.

rique), aidé par M. Post. Atterrissage à Westminster (Maryland) : 1.094 kilomètres. Le Saint-Louis (2.200 mètres cubes).

7. — M. René Gasnier (France), aidé par M. Charles Levée. Atterrissage aux mines d'Armenins près Mineral (Virginie) : 1.038 kilomètres. L'Anjou (2.200 mètres cubes).

8. — M. Hersey (Amérique), aidé par M. Athersolt. Atterrissage à 12 milles au sud d'Hamilton (Ontario-Canada); 982 kilomètres. L'United-States (2.200 mètres cubes).

9. — M. Griffith Brewer (Angleterre), aidé par M. Brabazon. Atterrissage à Sabina (Ohio) : 618 kilomètres. Le Lotus II (2.150 mètres cubes).

L'organisation de l'épreuve a été parfaite, les départs, par un temps superbe, impressionnants. Chaque concurrent fut salué à son envol par l'hymne national de son pays. Un public enthousiaste, évalué à 300.000 personnes, reprenait en chœur la chanson héroïque. Les ballons, entraînés

Les distances.

Graphique représentant les distances parcourues par les divers pilotes.

rivage, et bien que descendu dans la même région, compte trois kilomètres environ de moins que le vainqueur, M. Oscar Erbsloh, l'un des champions allemands. Mais M. Alfred Leblanc — louons-le sans restriction pour ce splendide raid le classant désormais parmi les aéronautes les plus remarquables du monde — gagne le prix

ton (Ontario-Canada); 982 kilomètres. L'United-States (2.200 mètres cubes).

9. — M. Griffith Brewer (Angleterre), aidé par M. Brabazon. Atterrissage à Sabina (Ohio) : 618 kilomètres. Le Lotus II (2.150 mètres cubes).

L'organisation de l'épreuve a été parfaite, les départs, par un temps superbe, impressionnants. Chaque concurrent fut salué à son envol par l'hymne national de son pays. Un public enthousiaste, évalué à 300.000 personnes, reprenait en chœur la chanson héroïque. Les ballons, entraînés



Oscar Erbsloh.

Pilote du Pommern (Allemand), vainqueur de la Coupe Gordon-Bennett.

de la plus longue durée : 44 h. 2 m. Il bat même, de ce fait, le record mondial de la durée, détenu jusqu'alors par le comte Henry de La Vaulx (41 h. 5 m.). La durée de M. Oscar Erbsloh est de 41 heures. Trois kilomètres de plus, 3 heures de moins... les courses de ballons abondent en bizarreries.

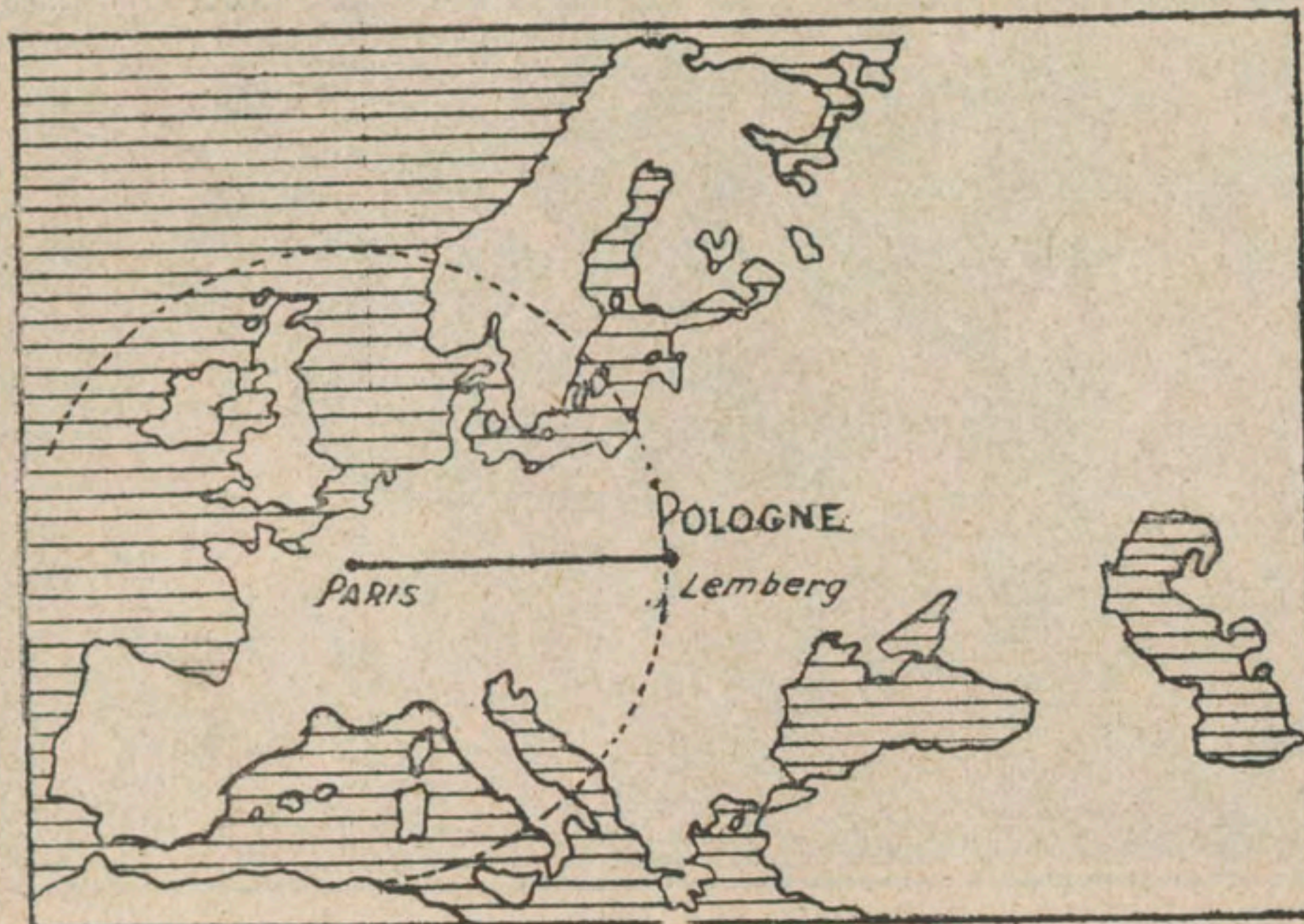
Voici le classement provisoire de l'épreuve. Ce classement, après le pointage sérieux et les mesures géodésiques, sera certainement homologué dans l'ordre par l'Aéro-Club d'Amérique. Les chiffres seuls varieront, mais d'insignifiante façon :

1. — M. Oscar Erbsloh (Allemagne), aidé par M. H. Clayton. Atterrissage au sud d'Asbury-Park, embouchure de la Shark-River (New-Jersey) : 1.409 kilom. 884, en 41 heures. Le Pommern (2.200 mètres cubes).

2. — M. Alfred Leblanc (France), aidé par M. E. W. Mix. Atterrissage au sud-ouest d'Asbury-Park (New-Jersey) : 1.406 kilom. 266, en 44 h. 2 m. L'Ile-de-France (2.200 mètres cubes).

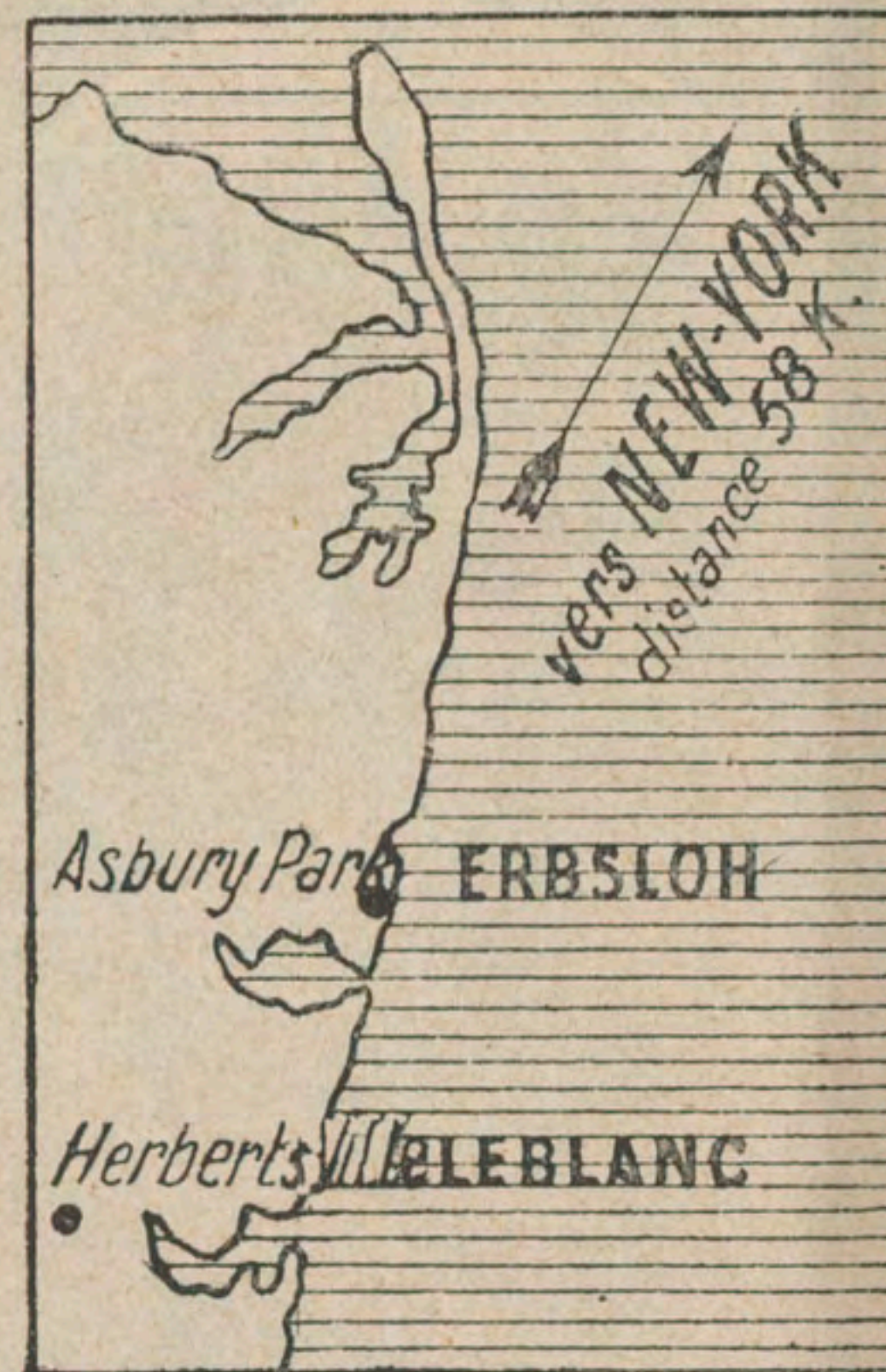
3. — M. von Abercron (Allemagne), aidé par M. Hiedeman. Atterrissage à trois milles à l'est de Dover (Delaware) : 1.252 kilomètres. Le Dusseldorf (2.200 mètres cubes).

4. — M. Mac Coy (Amérique), aidé par M. Ch. de Chandler. Atterrissage à 15 milles au sud-ouest de Baltimore : 1.150 kilomètres. America (2.200 mètres cubes).



La Coupe Gordon-Bennett en Europe.

Si le départ de la Coupe Gordon-Bennett avait été donné à Paris, le vainqueur Erbsloh aurait atterri à Lemberg, en Pologne ou sur tout autre point de la circonférence ci-dessus.



Erbsloh et Leblanc.

Les atterrissages des vainqueurs Erbsloh a atterri à 1 mille au sud d'Asbury Park et Leblanc à Herbertsville, à moins de 3 kilom. 200 du vainqueur.

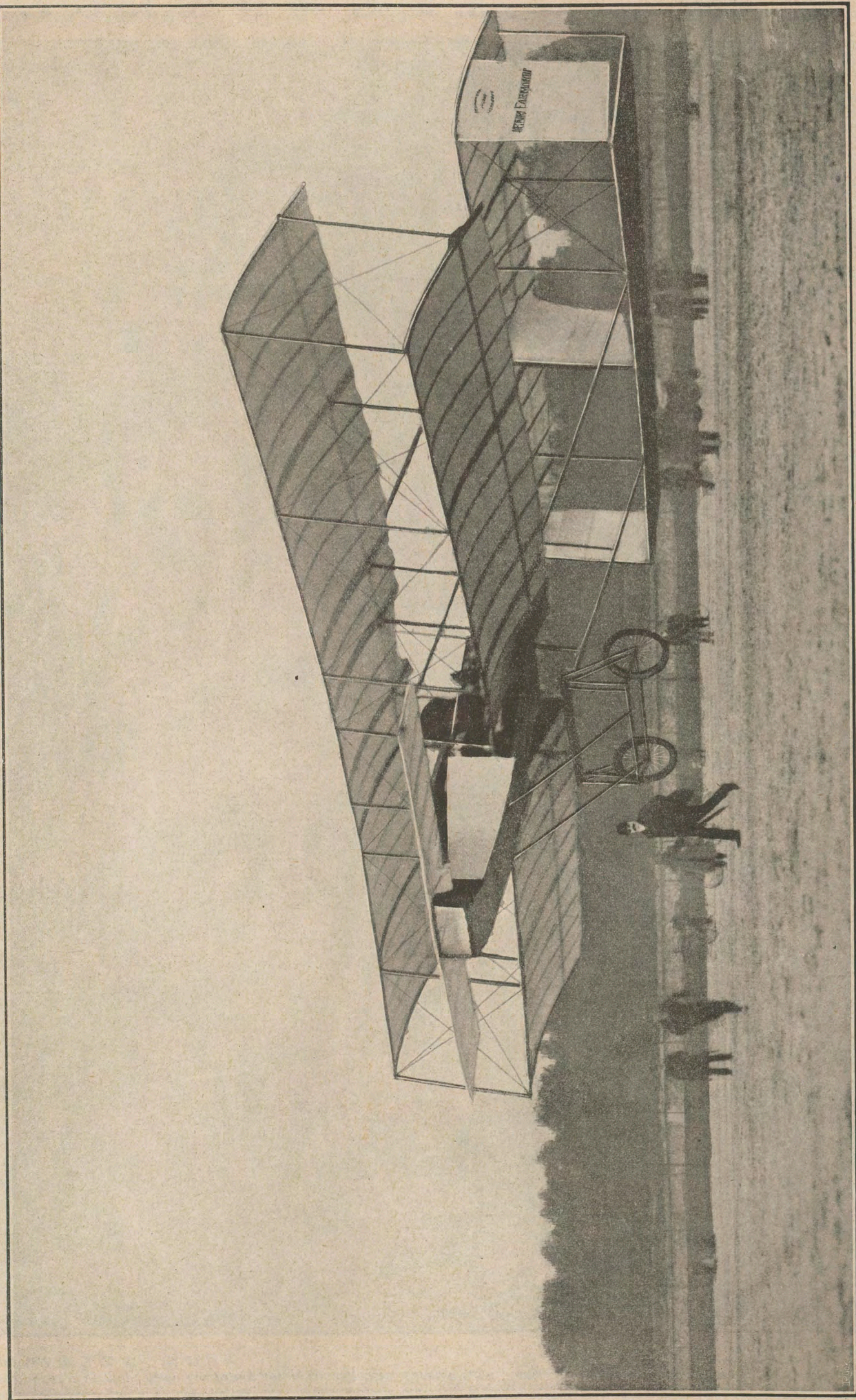
tout d'abord vers le Nord, puis vers les grands lacs, furent définitivement pris par un courant Ouest-Est portant aux plages élégantes de New-Jersey, qui rappellent notre côte normande.

L'altitude moyenne de M. O. Erbsloh fut 1.800 mètres.

MM. Alfred Leblanc et Edgar W. Mix ont souffert du froid pendant les deux nuits. Par une curieuse coïncidence, M. Mix, de nationalité américaine, passa au-dessus de Franklin-County (Ohio), son pays natal.

FRANÇOIS PEYREY

700 MÈTRES DANS LES AIRS



HENRI FARMAN BATTANT LE RECORD DE L'AVIATION, AVEC 771 MÈTRES

Le 26 octobre, à Issy-les-Moulineaux, Henri Farman, après avoir volé à plusieurs reprises plus de 300 mètres, parvint à atteindre la distance fabuleuse de 771 mètres. Encore ne s'arrêta-t-il que parce que le terrain manqua devant lui. Farman fit un élan prodigieux, s'éleva à 6 mètres et y plana, sans ondulations, filant droit devant lui, et lorsqu'il s'arrêta, il reprit le sol avec une aisance extraordinaire. Son vol avait duré 52 secondes. Le temps n'est pas loin où Henri Farman pourra s'attaquer au Prix Deutsch, réservé à l'aviateur qui aura accompli un kilomètre en circuit fermé.



UN TERRIBLE ACCIDENT

Depuis que la question des autodromes s'est posée en France, nous n'avons cessé de nous élever contre ces pistes, dont la création chez nous serait la mort du sport automobile. Aux Etats-Unis, où l'absence des routes est tout au moins une excuse pour l'autodrome, ce pis-aller, celui-ci est en train de supprimer le sport de la façon la plus simple, en supprimant les uns après les autres les conducteurs. Il ne se passe pas de semaine où les journaux américains ne contiennent le récit d'un ou plusieurs incidents. Celui qui s'est produit dernièrement à Point-Breeze Track à Philadelphie, est tout particulièrement tragique. C'était pendant une course de vingt-quatre heures, Smelzer, un habitué de ces épreuves, menait une Lozier. La course touchait à sa fin; il était 4 heures de



A POINT-BREEZE TRACK

L'après-midi, quand sa direction se trouva soudain bloquée à l'entrée d'un virage. C'est en vain qu'il fit un effort désespéré sur son volant, que son mécanicien Hall tentait en même temps de lui aider à tourner. La voiture arrivait à plus de 100 à l'heure dans la balustrade, elle défonçait la barre inférieure de la barrière. Le capot et le mécanicien assis très bas passaient sous la barre supérieure, mais le malheureux conducteur s'y heurtait la tête et était précipité sur le sol, le crâne fracassé. Pendant ce temps, la voiture pénétrait comme un coin dans le public, où elle tuait huit personnes, en blessant une dizaine d'autres. La course ne fut pas interrompue... Détail navrant : au moment de la catastrophe, la femme de Smelzer arrivait sur la piste pour assister à la victoire de son mari.

VINGT ANS DE LUTTE

Par Paul PONS

La Vie au Grand Air commence aujourd'hui la publication des souvenirs de Paul Pons.

« *Vingt ans de lutte* » résume toute la vie de Pons, depuis sa prime jeunesse, jusqu'à nos jours, en passant par les curieuses et pittoresques étapes que lui a réservées, à ses débuts, une existence qui ne fut pas toujours des plus faciles.

Paul Pons conte, dans ses mémoires, ses premières espérances et aussi la suite fatale des désillusions qui ne l'épargnèrent pas plus qu'un autre.

Remontant le cours de ses souvenirs jusqu'à l'époque où il quitta son petit village de Sorgues pour chercher fortune, il nous fait péné-

trer sa vie intime, soulevant un voile discret sur l'existence professionnelle des lutteurs et sur le côté pittoresque mais souvent pénible, de leur vie errante.

« *Vingt ans de lutte* » fourmille d'anecdotes, les unes tristes, les autres gaies; toutes supportent la lecture, aucune d'elles ne s'écarte de la tenue qui convient à la Vie au Grand Air et de laquelle notre magazine ne s'est jamais départi un seul instant.

Paul Pons, de qui, après une carrière bien remplie, la retraite est imminente, y juge les choses qu'il a vécues avec une philosophie calme et un peu sceptique, et les hommes qu'il a approchés avec une expérience complète et aussi un parfait esprit de camaraderie.

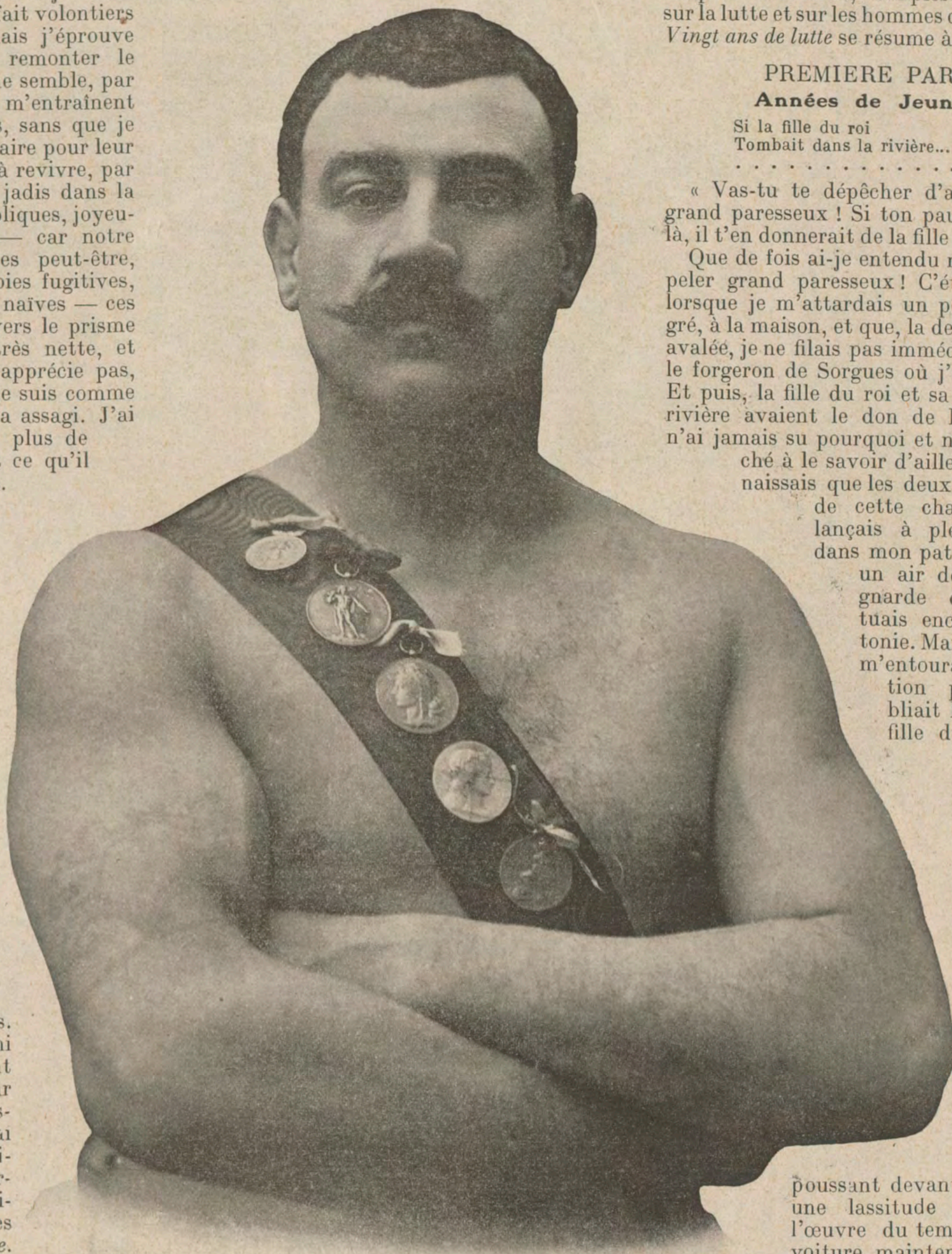
J'ai maintenant vingt ans de carrière; je dirai, plus modestement, vingt ans de métier; de rude métier même. Je ne sais si c'est parce que je viens de franchir le cap de cette seconde décennie, ou si j'atteins simplement un âge auquel on fait volontiers le bilan de sa vie agitée, mais j'éprouve une satisfaction étrange à remonter le cours des années passées. Il me semble, par moments, que mes souvenirs m'entraînent vers ces visions de l'autrefois, sans que je sente en moi la volonté nécessaire pour leur résister. Et je me laisse aller à revivre, par la pensée, des heures vécues jadis dans la réalité. Ces heures-là, mélancoliques, joyeuses, bouffonnes quelquefois — car notre profession, plus que d'autres peut-être, est un tissu de misères, de joies fugitives, de satisfactions éphémères et naïves — ces heures-là, je les revois à travers le prisme du temps, avec une vision très nette, et même très fidèle. Je ne les apprécie pas, certes, comme autrefois, car je suis comme beaucoup d'hommes, l'âge m'a assagi. J'ai moins d'enthousiasme, mais plus de scepticisme; et ce n'est point ce qu'il y a de meilleur dans mon cas.

J'en ai tant vu, tant entendu dans ma carrière errante, j'ai assisté à tant de bassesses, j'ai connu autour de moi des êtres de qui l'existence passive reflétait tant de monotonie et suintait tant d'ennui, j'ai coudoyé des créatures si horriblement cyniques dans le mensonge, le vice et la lâcheté, j'ai rencontré de si rares dévouements, que j'en suis à me demander comment j'ai pu conserver quelque sensibilité, ne pas être indifférent à tout, comment j'ai éprouvé quelque douceur de pensée à dévider l'écheveau de ma vie depuis le moment où s'en enroulaient les premiers fils.

J'ai fait une sélection parmi mes souvenirs, en évinçant soigneusement ceux qui par leur nature même, me paraissent mériter l'oubli, et je n'ai groupé, dans les pages qui suivent, que des anecdotes personnelles et des faits qui justifient le titre de ces mémoires assez décousus: *Vingt ans de lutte*.

J'aurais voulu donner à mon texte un peu de couleur, un peu de caractère, lui infiltrer de cette chaleur vibrante que le soleil de mon pays coule dans les veines des enfants de Sorgues, en faire quelque chose de vivant enfin.

Mais, je n'ai même pas essayé; je n'ai point ce qu'il faut pour cela; rien ne m'y a préparé. Et puis, il me manque la manière. Alors à quoi bon m'entêter?



Paul Pons.

Le véritable champion de la lutte, qui commence aujourd'hui la publication de ses mémoires dans la Vie au Grand Air.

Ces feuillets resteront donc sans prétention aucune, ils n'inciteront point à la réflexion, ce par quoi on ne leur accordera qu'une portée médiocre. Simples anecdotes, simples souvenirs, simples appréciations sur la lutte et sur les hommes de mon temps: *Vingt ans de lutte* se résume à cela.

PREMIERE PARTIE Années de Jeunesse.

Si la fille du roi
Tombait dans la rivière...

« Vas-tu te dépêcher d'aller travailler, grand paresseux! Si ton pauvre père était là, il t'en donnerait de la fille du roi! »

Que de fois ai-je entendu ma mère m'appeler grand paresseux! C'était sa manie, lorsque je m'attardais un peu trop, à son gré, à la maison, et que, la dernière bouchée avalée, je ne filais pas immédiatement chez le forgeron de Sorgues où j'étais apprenti. Et puis, la fille du roi et sa chute dans la rivière avaient le don de l'horripiler. Je n'ai jamais su pourquoi et n'ai point cherché à le savoir d'ailleurs. Je ne connaissais que les deux premiers vers de cette chanson, je les lançais à pleins poumons, dans mon patois natal, sur un air de mélodie geignarde dont j'accentuais encore la monotonie. Mais ma mère, qui m'entourait d'une affection profonde, oubliait bien vite et la fille du roi et l'épithète de

grand paresseux qu'elle ne me décernait jamais tant que lorsque je travaillais comme un mercenaire. Je la revois encore, regagnant la maison, d'un pas fatigué,

poussant devant elle, avec une lassitude qu'accentuait l'œuvre du temps, la petite voiture, maintenant vide, ce matin encore surchargée de primeurs, qu'elle promenait chaque jour dans Sorgues et aux environs.

Ma mère était marchande des quatre-saisons. J'étais enfant, tout enfant encore, lorsqu'elle me prit avec elle pour la première

fois, par une matinée d'été brûlante et me fit faire ma première tournée chez ses clientes ordinaires. Déjà — j'étais pourtant haut comme une botte, elle m'appelait son « grand ». Ce matin-là — c'était je ne sais plus quel jour de fête carillonnée — je me le rappelle avec une imprécision bien naturelle, mais il me laissa longtemps un sentiment étrangement doux. J'éprouvais à gambader derrière maman, libre et joyeux, la sensation indéfinissable à mon âge que donne la première liberté, la première échappée dans la campagne. Je ne m'écartais guère, en temps ordinaire, du chemin conduisant de notre si modeste logis — je n'en ai apprécié la pauvreté que plus tard — à la vieille bâtisse décrépite qui servait à la fois de mairie et d'école. Ma mère, nature inquiète, se tourmentait lorsque je m'attardais un tant soit peu avant de rentrer à la maison. Timorée — comme bien d'autres — la pauvre femme me voyait toujours aux prises avec mes petits camarades, dans une de ces bagarres d'écoliers où je m'étais trouvé entraîné plusieurs fois et dans lesquelles — pourquoi ne l'avouerai-je pas ? — j'avais été deux ou trois fois malmené. Le tempérament de ma prime jeunesse était, chose étrange, l'antithèse de ce que devait être, par la suite, celui de l'homme adulte. Je n'avais pas pour deux sous de combativité. J'ai soupçonné plus tard que mes camarades en avaient abusé.

Aussi bien, c'est à mon caractère apeuré que je dus de perdre une mission de confiance dont s'enorgueillissait ma mère, car toutes ses illusions s'évanouirent un dimanche, à l'office, en même temps que glissaient de mes mains les saintes burettes de M. le Curé.

J'avais à cette époque une jolie pièce de 10 ans. Maman caressait depuis longtemps un projet qu'elle n'avait point encore pu réaliser, mais sa nature volontaire et tenace l'empêchait de désespérer d'arriver jamais à ses fins.

Elle avait rêvé me voir servir la messe et comme mon père sceptique, avouait ne pas en reconnaître l'absolue nécessité, mère l'avait convaincu par cet argument péremptoire qu'elle invoquait en se signant :

« C'est la bénédiction du Seigneur qui entrera chez nous sous une forme ou sous une autre. Et nous en avons besoin. »

Le père qui cédait toujours ne répliqua point. Il examinait, d'un regard circulaire, la pièce où tous trois étions réunis, comme pour voir si par hasard, la bénédiction du Seigneur n'y pouvait pénétrer de suite et avant même que fussent commencés mes services auprès du Dieu sur qui sa croyante compagne comptait tant.

Malheureusement, mon architecture me rendait difficilement utilisable dans les manifestations du service divin.

« Il est bien grand », avait répondu le curé de Sorgues à ma mère, un jour qu'elle sollicitait pour moi une faveur qui devait mettre le comble à ses vœux.

Long comme un jour sans pain, maigre comme un fil, affligé d'une gaucherie dont on ne peut se faire une idée, je n'avais rien de l'esthétique gracieuse et candide de l'enfant de chœur. Il me manquait le physique de l'emploi.

Maman insista timidement, sans succès, et s'en fut bien attristée, encore que M. le Curé lui ait promis, comme compensation, que je porterais l'image de la Vierge le jour de la grande procession du mois de Marie.

Qu'advint-il peu après qui modifia subitement la manière de voir du curé de Sorgues, je ne sais. Mais j'ai vaguement souvenir d'une histoire de douillette neuve

déchirée dans un sentier de sorbiers alors que M. l'abbé coupait au plus court pour rentrer au presbytère et ravaudée par ma mère avec un tel art que la reprise fut invisible et que les appréhensions du bon pasteur sur ma taille excessive disparurent en même temps que toute trace du malheur survenu à l'excellent curé.

Quinze jours après, je servis ma première messe.

Sorgues qui n'était alors qu'un gros bourg, avait une église vétuste et pauvre ; Notre-Seigneur était bien mal logé chez nous. Les murs en étaient ridés de lézardes profondes. Ravinés par les intempéries, les quelques degrés qui en commandaient l'entrée, s'abîmaient chaque jour plus en plus sous le poids des fidèles qui les gravissaient. Un maigre gazon taché de pelade poussait dans le jardinet étroit du presbytère.

L'intérieur de l'église ne le cédait en rien à sa navrante extériorité. Un chemin de croix, attristant de simplicité et d'usure, ajoutait à la misère de ce sanctuaire désolé, et, où s'alignaient quelques bancs rustiques, claudicants et vermoulus. Et dire, qu'avouées ou cachées, toutes les joies et toutes les désespérances de chez nous passaient par là !

Le jour tant attendu arriva où, pour la plus grande joie maternelle, j'allais servir Dieu.

« C'est mon « grand » que je vous amène », dit ma mère qui me tenait par la main, en entrant dans le petit réduit qui servait de sacristie, « je l'ai fait beau. Son père va venir tout à l'heure. »

C'était, en effet, une grande première, un début. Hélas ce devait être aussi un désastre. Je passai presque aussitôt sur mes habits du dimanche un surplus de grosse batiste ; il me descendait à peine au-dessous de la taille, les manches, ô combien trop courtes s'en arrêtaient à peu près à la hauteur du coude.

« C'est ce que nous avons de plus grand, avait dit le bedeau. » Cet homme sans goût n'avait qu'une vague conscience de mon ridicule. Je restai mal à l'aise, roide, empesé, sans oser quitter ce coin de la sacristie où je cachais ma gêne et mon émotion. Au dehors, la cloche appelait d'une voix usée et lente les fidèles à la prière.

Enfin, le service sacré commença :

« Suis-moi, mon enfant », me dit doucement le vénérable prêtre.

Je le suivis, en effet, serrant entre mes doigts, de toutes mes forces, une sonnette qu'il m'avait confiée et qui tremblait dans ma main. Et nous nous dirigeâmes vers l'autel.

Un petit camarade, desservant comme moi, fermait la marche ; c'est lui d'ailleurs qui devait veiller sur moi pendant l'office et régler les différents mouvements de ma fonction passagère. Dès que je pénétrai dans le chœur, je cherchai ma mère des yeux, je ne la vis pas, mais je sentis son regard fixé sur moi. Emu, je m'agenouillai sur les marches de l'autel.

Est-ce la peur, est-ce l'intérêt que j'attachai aux objets du culte que je n'avais jamais vu de si près et qui m'éblouissaient, toujours est-il que je restai là, sidéré, momifié, dans une attitude de naïve extase, qui aurait pu durer longtemps si une voix impérative, partie de la sacristie ne m'en avait tiré brusquement.

« Paul, sonne donc, nom d'un nom, qu'est-ce que tu fiches ? »

C'était Béju, charpentier la semaine, bedeau le dimanche, qui éveillait mon attention engourdie.

J'agitai fiévreusement la sonnette que je tenais toujours dans ma main crispée. Je crois que je ne me serais pas arrêté si Béju — à qui je n'inspirai qu'une confiance limitée — n'avait mis un terme à mon carillonnage.

« Assez, Paul, assez, tu continueras tout à l'heure ! »

Sous cette surveillance de tous les instants, je tins mon rôle tant bien que mal, jusqu'au moment néfaste où le petit collègue qui servait la messe avec moi s'approcha et me dit :

« Prends les burettes, je porterai le missel. »

Ah ! les burettes ! elles causèrent ma perte ! Je m'en souviendrai toujours.

Je les pris, en effet, mais, quel mauvais génie s'abattit sur moi à ce moment ! Comme je m'avançai d'un pas mal assuré vers le brave curé qui me tendait son ciboire, mon pied glissa sur le rebord de la marche où je me trouvais, et mon grand corps s'affala lamentable et grotesque tandis que les burettes s'émiettaient dans un petit bruit sec, sur les dalles de l'autel.

Désorienté, affolé, je me relevai gauchement. Le pauvre prêtre contemplait d'un regard attristé les conséquences d'un accident que le Seigneur excuserait évidemment dans sa miséricorde infinie, et comme il examinait son ciboire vide semblant hésiter sur ce qu'il voulait faire, je m'approchai de lui, timide et inquiet :

« Faut-il aller chercher le litre qui est dans l'armoire ?... » demandai-je à voix basse.

Doucement, il me fit signe que non. J'allai m'agenouiller sur la marche qui m'avait été si néfaste. Mon rôle était fini à tout jamais. Je ne servis plus la messe par la suite ; mais depuis, j'ai remplacé, dans la petite église de Sorgues, les burettes cassées.

PAUL PONS

A suivre.



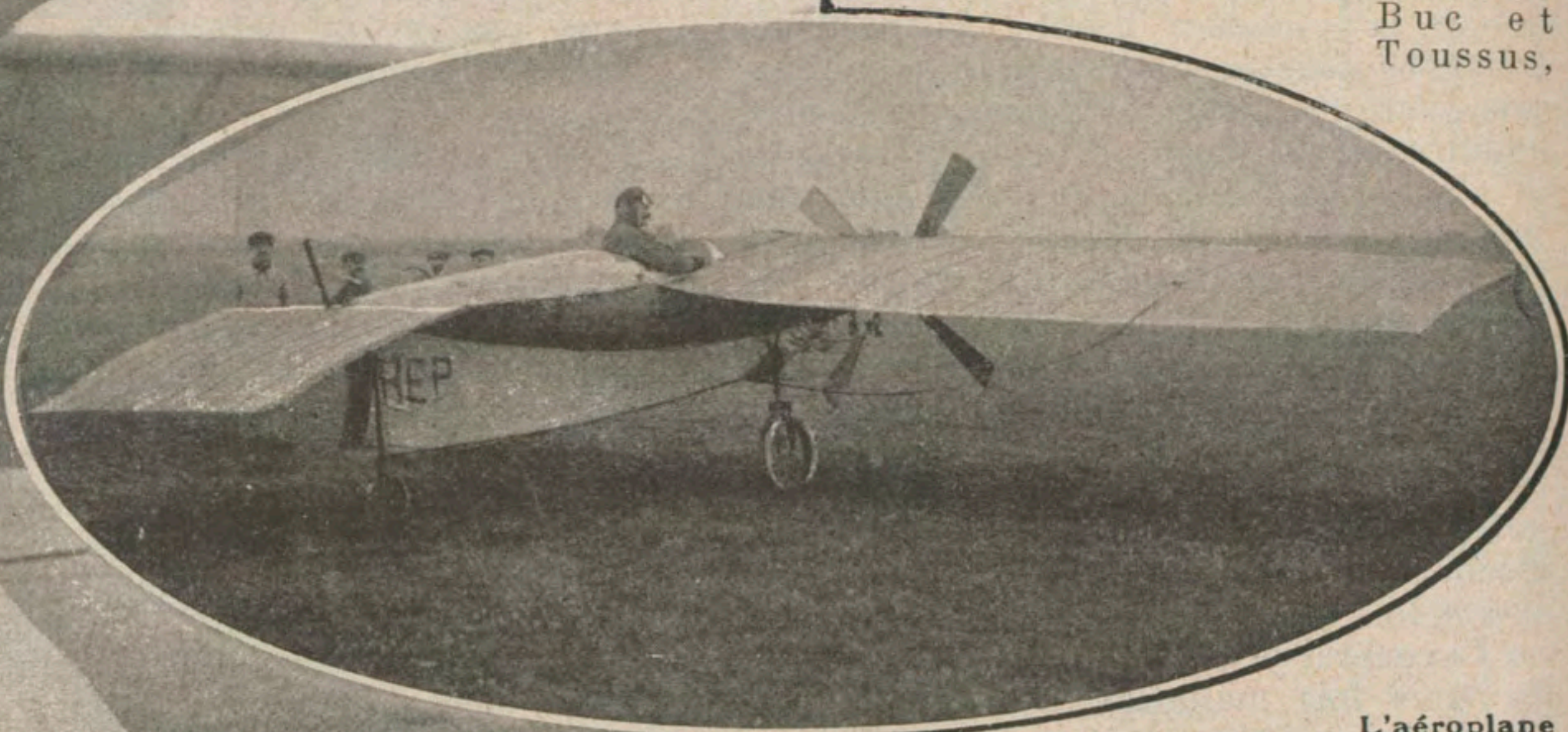
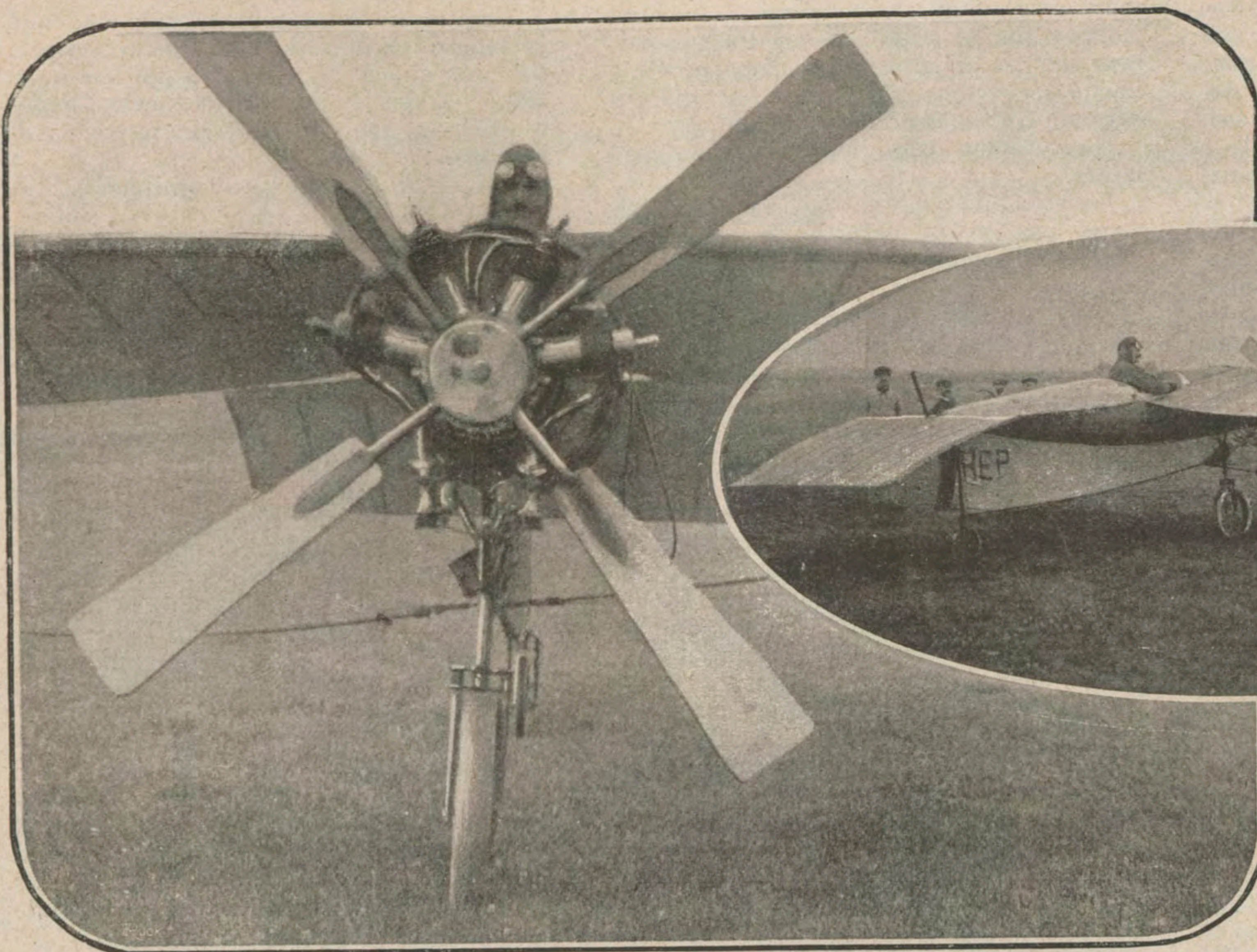
En apprentissage.

Pons débuta comme apprenti chez un forgeron de Sorgues, son pays natal.

UN NOUVEL AÉROPLANE

L'aéroplane = monoplan
de M. Esnault-Pelterie
évolue à Buc

SAMEDI et dimanche dernier, nous avons pu assister, en cet endroit pittoresque mais désert qu'on appelle le Trou Salé, entre Buc et Toussus,



L'aéroplane
vu d'arrière.

Cet appareil monoplan, d'une forme nouvelle, s'est montré d'une rare maniabilité.

aux expériences d'un nouvel aviateur, M. Esnault-Pelterie. Son appareil monoplan, mu par un moteur à sept cylindres disposés en éventail, se meut et évolue avec une remarquable facilité. Il s'élève à 3 ou 4 mètres d'altitude, en décrivant des courbes. C'est un concurrent redoutable pour le Grand Prix de l'Aviation.
H. P.

L'Aéroplane d'Esnault Pelterie.

L'hélice est mue par un moteur spécial à sept cylindres, disposés en éventail sur deux rangées et d'une force de 30 chevaux.

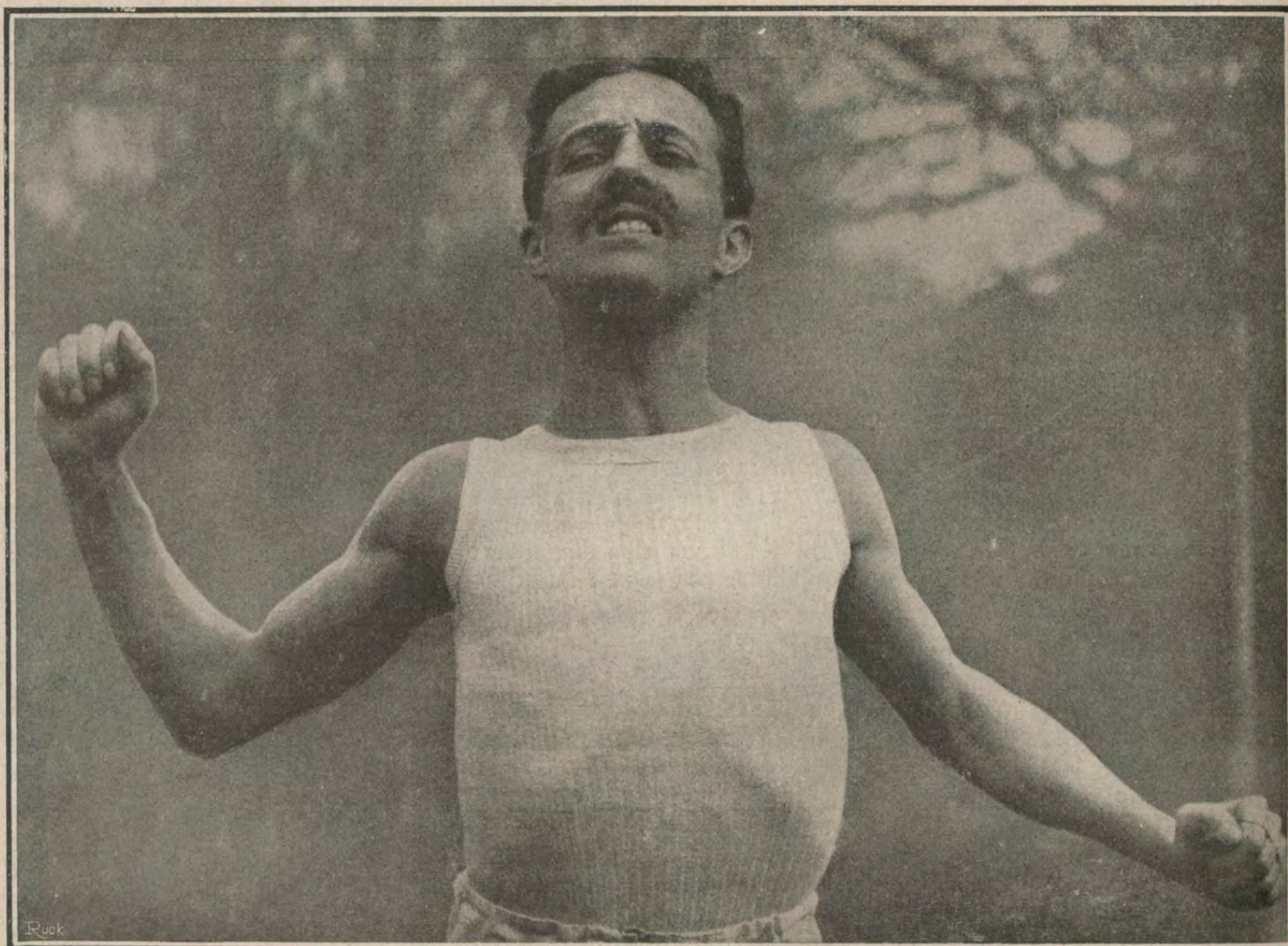
LE PRIX ROOSEVELT

LA grande épreuve pedestre sur piste, le Prix Roosevelt, a été remportée dimanche dernier par notre collaborateur de Fleurac. C'est la quatrième fois que le sympathique champion gagne cette course annuelle. Jamais encore, coureur n'avait gravé aussi souvent son nom sur le glorieux palmarès du Roosevelt. Le mérite de de Fleurac est d'autant plus grand qu'il rencontrait les meilleurs spécialistes et qu'il a battu de loin le record de France établi par lui sur la distance. Keyser, qui avait gagné en 1906, abandonna 1.500 mètres avant l'arrivée. Malgré toute sa qualité, il a dû s'incliner devant la supériorité de son camarade de club, qui a fourni une course merveilleuse, menant presque de bout en bout. Sa régularité et sa vitesse ont fait abandonner tous les concurrents sauf trois. De Fleurac a couvert les 4.827 mètres du parcours dans le temps extraordinaire de 15 m. 5 s. 2/5. Son ancien record était de 15 m. 13 s. 1/5.

Il est certain que s'il avait été talonné par ses adversaires, il aurait réussi à faire mieux encore. Mais ce fut une telle débâcle derrière lui qu'il n'eut pas un instant le besoin de pousser.

Il faut cependant noter la belle course fournie par le champion marseillais Boin, qui, peu habitué à la piste, a cependant réussi à finir second, à 70 mètres de de Fleurac.

J. M.



De Fleurac à l'arrivée.

De Fleurac, du R. C. F., vient de remporter pour la quatrième fois le Prix Roosevelt (4.827 m.), battant le record de France, en 15 m. 5 s. 2/5 (ancien record : 15 m. 13 s. 1/5).

Une nouvelle Étoile : WILLS

Le petit Wills, qui, du jour au lendemain, s'est classé au premier rang des stayers, est le seul homme qui, à Paris, ait eu raison de Darragon en cette saison

Il n'est pas exagéré de dire que le petit stayer anglais Wills est la révélation de la saison. Il faut un certain courage pour oser avancer pareille opinion. Ils sont si nombreux ceux que l'on se plaît à appeler des comingmen et qui, toute la vie, seront des hommes qu'on croit jamais. C'est pourquoi nous avons attendu quelque temps avant de faire connaître ce petit stayer. A vrai dire, sept ans et court. Ce n'est que

Wills n'est pas un nouveau. Il a vingt-depuis 1900. Mais il était amateur. depuis le mois de juin qu'il est passé professionnel. Auparavant il était le roi incontesté des amateurs anglais. Il remportait toutes les courses qu'il disputait. Ce n'est point de son plein gré qu'il a tourné pro : depuis la fin de 1906 il était suspendu pour avoir reçu de l'argent. C'était lui qui, l'andernier, entraîné par Barnes, disputait, à l'Olympia, des matches derrière motocyclette sur une piste de 10 mètres de diamètre.

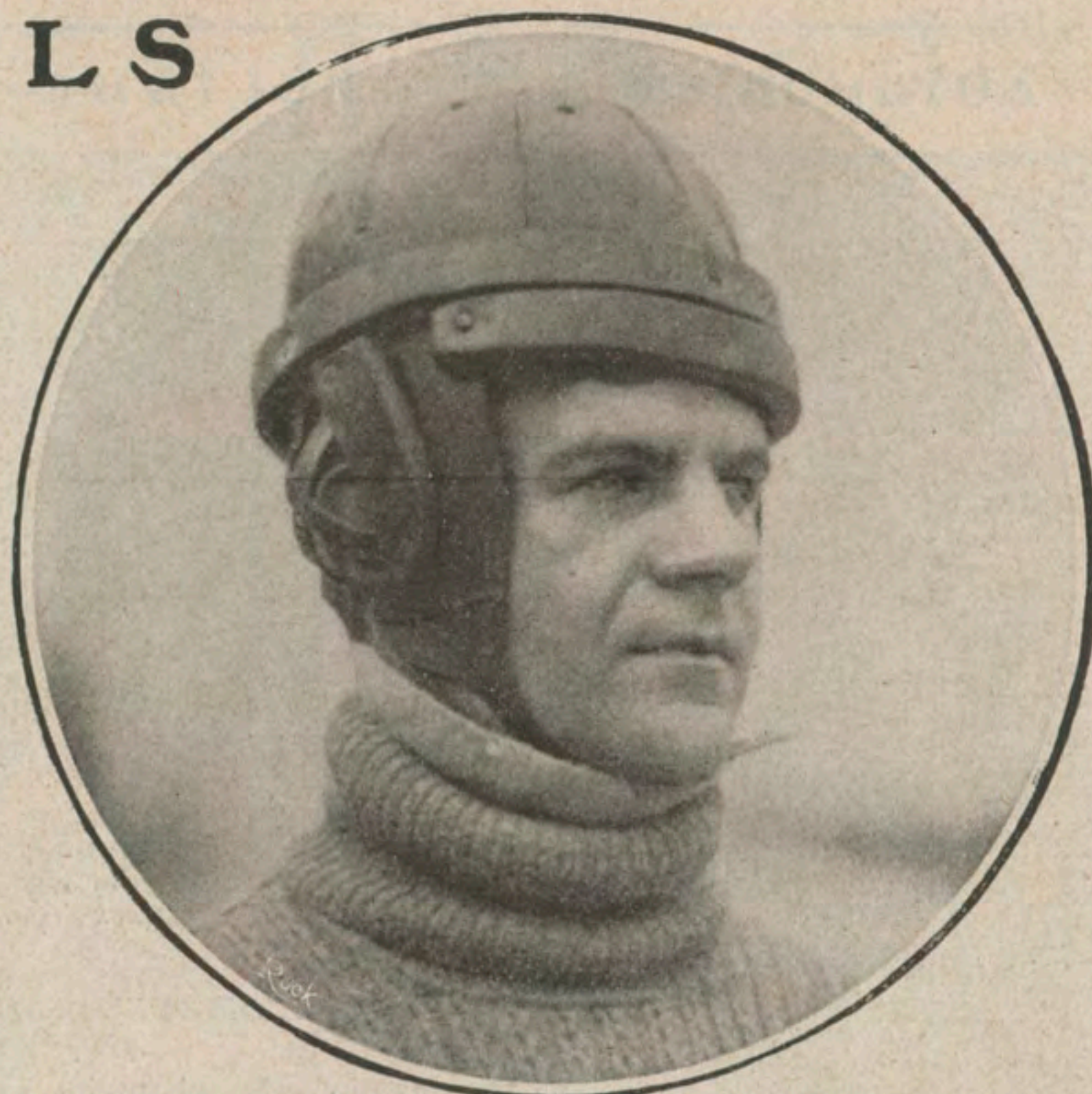
Il fit ses débuts comme professionnel à Paris, aux Championnats du monde, mais son

engin d'entraînement ne marchait pas. Il dut abandonner. Sa première course réelle fut un match disputé à Buffalo, un jeudi soir contre Parent et Quessard : il y triompha. Puis, il remporta une nouvelle victoire dans un handicap : Darragon, avait une motocyclette dont le rouleau était à 20 centimètres, Luycken et Wills observaient le règlement allemand. Enfin, la course qui mit complètement en valeur le petit Anglais fut sa victoire sur Darragon et sur l'élite des stayers, au Parc des Princes. A Nancy, Wills, avec le rouleau de sa motocyclette à 20 centimètres, battit César Garin, qui avait le rouleau tout près et la selle de son entraîneur très en arrière.

On ne saurait trop encourager les efforts du petit Anglais. Il n'a jamais perdu d'épreuve que lorsqu'il était poursuivi par la malchance. Il est très sérieux, s'entraîne avec méthode en suivant les conseils de ses précieux managers, les frères Reese. Il se met dans le sillage de la motocyclette que conduit l'excellent H. Fossier, deux fois par jour. Le matin il tourne régulièrement, et dans la journée plus vite. Couché tous les soirs à 9 heures, il pourrait être donné en exemple à bien des coureurs. Aussi, avec un semblable régime, fait-il sans cesse de sérieux progrès.

Ses camarades se plaisent à le surnommer le « crapaud volant ». Evidemment, il n'est pas très joli garçon et sa position à bicyclette n'est pas des plus élégantes, mais si le surnom de « crapaud » lui convient assez bien, l'épithète de « volant » lui convient encore mieux.

JACQUES MORTANE.

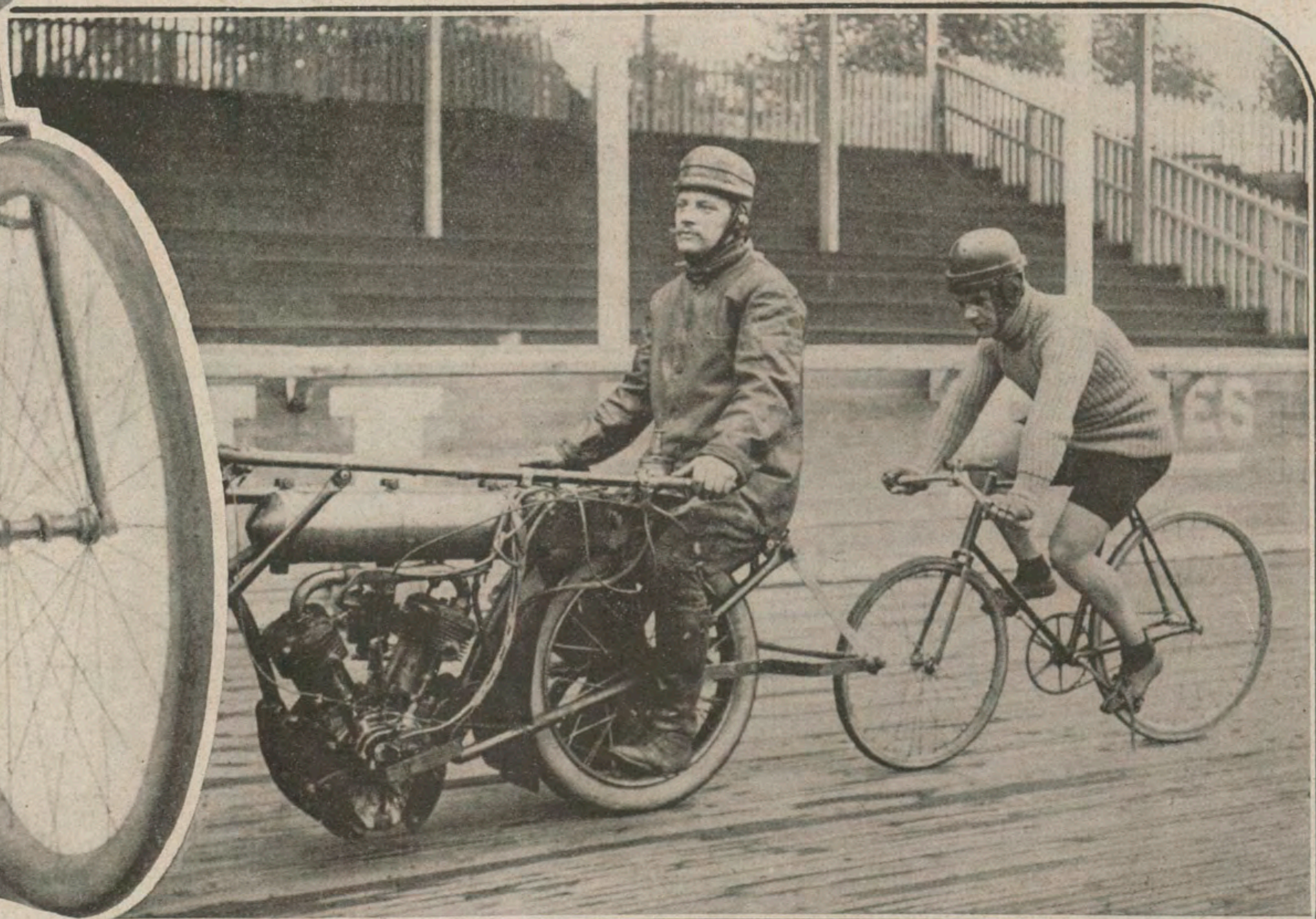


Wills.

Wills a fourni une saison splendide, et on peut le considérer, Darragon partant pour l'Amérique, comme le champion de l'hiver.



(Plaques Lumière.)



Wills en bicyclette.

Wills court depuis 1900. Il est resté amateur jusqu'en 1906. Il a fait ses débuts comme professionnel au Championnat du monde de cette année.

Wills derrière H. Fossier.

Wills est le seul coureur qui ait battu deux fois Darragon à Paris, cette année. Il est entraîné maintenant par Honoré Fossier.

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE



L'entraînement sur l'autodrome de Brooklands: un virage pris à 150 à l'heure, grâce au relèvement de la piste.

LA SEMAINE DE L'HÉLICE

C'est étonnant comme l'on s'habitue aux choses les plus extraordinaires. Nous venons de vivre une semaine au milieu d'événements qui, il y a seulement un an, eussent révolutionné la foule et qui nous ont semblé tout naturels. Le domaine de l'air nous est dès à présent ouvert et l'on peut prévoir le jour où c'est à peine si le petit télégraphiste et le jeune patronnet interrompent leur partie de billes pour voir passer un aéroplane.

Depuis l'an dernier, le *Lebandy*, *Patrie*, la *Ville-de-Paris* ont fait au-dessus de nos têtes de si fréquentes excursions qu'ils semblent faire partie intégrante de notre ciel parisien. Aussi, est-ce avec la plus grande surprise que nous avons appris que *Patrie* avait été victime d'un incident d'hélice. Cet incident a montré la supériorité de notre excellent dirigeable de guerre. Le capitaine Bois atterrit sans difficulté à Fresnes, répara son moteur, remplaça l'hydrogène perdu à la descente et regagna son hangar avec une seule hélice. Y a-t-il un ballon étranger qui en ferait autant?

Le même jour, autour du triste étang du Trou Salé, un nouvel aéroplane évoluait avec la grâce et la facilité d'un oiseau, quittant le sol et le regagnant pour s'élever quelques mètres plus loin, rentrant à son hangar « par la route » comme une voiture qui, de temps en temps, s'élèverait au-dessus du sol.

Le lendemain, Farman s'attaquait au record de Santos-Dumont imbatu depuis plus d'un an. Après quelques tentatives, il le portait de 220 à 771 mètres.

Santos-Dumont, moins heureux avec son hydroplane, n'a pu encore approcher les allures de 100 à l'heure qu'il avait rêvées.

Tout cela c'est l'hélice qui nous l'a valu, cependant un jeune inventeur fléchois trouve cette vitesse insuffisante et il nous annonce une « automobile nautique » dont le système de propulsion permettra d'obtenir une vitesse illimitée, telle qu'on pourra en deux jours traverser l'Océan!

Malheureusement son invention, qui doit étonner le monde, n'est encore qu'à l'état de projet. En sorte que nous ne sommes pas prêts à être étonnés.

F.-A. WHEEL.



Une fête d'automobiles fleuries organisée au Belmont-Driving Park, près de Philadelphie.

CYCLISME



Goven, entre-deux sprints, reprend son métier de cordonnier et fait des chaussures à ses amis.

L'AMATEURISME ANGLAIS

DEVOISSOUX, le champion du monde amateur de 1907, qui vient de passer professionnel, a déclaré dans un interview que les prix attribués aux coureurs en Angleterre étaient beaucoup plus beaux qu'en France. Cela ne m'étonne point, et je n'ai jamais pensé que les Anglais, qui ont le respect d'eux-mêmes, oseraient donner des médailles en cuivre et des objets d'art en zinc pour récompenser l'effort des cyclistes. En France, les dirigeants ont le tort de s'imaginer que l'honneur suffit. Evidemment, il devrait être ainsi au point de vue idéal. Seulement, au point de vue réel, les amateurs aiment bien ce qui est beau, et nous en aurions beaucoup plus s'ils avaient à lutter pour le gain de trophées de valeur.

Cela tend simplement à prouver que si nous possédons si peu de purs véritablement purs, la faute en est surtout aux officiels, qui ne demandent pas mieux que d'encaisser des belles recettes, mais qui n'essayent pas le moins du monde d'encourager les athlètes par l'appât de prix qui valent la peine qu'on se dérange et qu'on s'entraîne sérieusement. Devoissoux déclare qu'il est préférable d'être un petit professionnel qu'un grand pur. Il a raison, et c'est là le raisonnement que se tiennent tous les amateurs. Aussi tournent-ils presque tous pros, dès qu'ils s'aperçoivent qu'ils marchent bien, tandis que les Reed, les Hurley ont préféré ne plus courir plutôt que de jeter la blanche hermine aux orties, parce qu'ils considéraient l'amateurisme comme la noblesse du sport.

Chez nous, peu d'amateurs ont emblable respect d'eux-mêmes.

JACQUES MORTANE.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 20 au 26 octobre.

AUTOMOBILE

Dimanche 20 octobre.

Gaillon. — Vainqueurs des diverses catégories: Bucquet, Grappon, Loubier, Blaizot, Hémer, Flament, de Langhe, Newton, Busso, Camille, Ménard, Ballot, Stoecker, Gasté, Molon, Richez, Busson, Miss Dorothy Lewit, Glentworth, Capeaumont, Bourguignon, de Bosredon.

CYCLISME

Dimanche 20 octobre.

Buffalo. — Coupe Dubonnet: 1. Demangel; 2. Maréchal; 3. Auf-fray. Grand Prix de l'U. V. F.: 30 kilomètres derrière motos: 1. Ellegaard; 2. Rutt; 3. Mayer. 1. Parent (25 m. 1 s. 3/5); 2. Wills, à 3 tours; 3. Collins, à 6 tours.

HIPPISME

Dimanche 20 octobre.

Longchamp. — Prix du Cèdre: (2.200 mètres): 1. Biniou, à M. Veil-Picard (Bellhouse); 2. Aux Armes; 3. Calomel. (3 partants.) Prix de la Forêt (1.600 m.): 1. Valda, à M. J. Hennessy (Hobbs); 2. Sauge Pouprée; 3. Princess Margaret. (8 partants.)

Mercredi 23 octobre.

Le Tremblay. — Prix Edgar Gillois (2.000 m.): 1. Mortier, à M. Caillault (Rolle); 2. Lorenzino; 3. Roncal. (8 partants.)

Jeudi 24 octobre.

Longchamp. — Prix Salvette (4.000 m.): 1. Mont Ménéle, à M. Jean Stern (Hardy); 2. Croustillant; 3. Mégot. (4 partants.) Prix de Condé (2.000 m.): 1. Talo Biribil, à M. Charron (G. Stern); 2. Magellan; 3. Maraicher. (8 partants.)

LES NUMÉROS DE « LA VIE AU GRAND AIR » RACHETÉS 3 FRANCS.

Nous sommes acheteurs, au prix de 3 francs l'exemplaire, des numéros suivants de la *Vie au Grand Air*: 1, 4, 5, 34, 33, 40, 126, 134, 143, 173, 174, 175, 180, 183, 195, 278, 306.

A condition qu'ils nous parviennent franco 90, avenue des Champs-Élysées, Paris. La somme correspondante sera envoyée par retour du courrier.

Voir les avantages aux abonnés à la page IV des annonces.

ATHLÉTISME



Match de cricket à Londres, entre une équipe de femmes et un team d'anciens combattants de Crimée.

POUR TRAVERSER LA MANCHE

Il est certain, désormais, que, cette année encore, la Manche ne sera point traversée. On l'a beaucoup essayé, ces derniers temps, et ce fut encore très bien porté en été et jusqu'au commencement de l'automne. Mais que voulez-vous? Les « courants contraires » étaient là une fois de plus. Il n'y a rien à faire. C'est la vie.

Depuis le temps que des courants inattendus et fantasques viennent entraver les efforts des nageurs intrépides qui les affrontent, on se demande comment il ne s'en est pas trouvé deux ou trois qui les aient facilités. Ne semble-t-il pas qu'en tentant la traversée tous les jours, on finirait bien par faire la rencontre d'un courant aimable, qui vous déposerait sur l'autre rive, au lieu de vous entraîner vers le Pôle Nord? Ou alors la nature ne serait-elle plus « l'impassible théâtre » et y aurait-il dans les choses une influence maligne?

On a proposé de faire accomplir la traversée par un team de trois nageurs effectuant chacun une partie du parcours, ce qui n'aurait pas d'intérêt, quelques-uns ayant déjà fait, isolément, beaucoup mieux et échoué non loin du but. Ne pourrait-on plutôt réunir une équipe, dont l'un des membres, chaque jour où la traversée serait possible, essaierait de la faire? Avec de la patience on arrive à tout, paraît-il. Il serait donc bien étonnant qu'on n'arrivât pas à cela. Et puisqu'on y tient tant, ce serait un moyen de réussite qui aurait pour lui le plus grand nombre de chances.

Evidemment, il n'est question que des véritables nageurs, des Wolff, des Holbein, des Burgess, mais prière aux pseudo-champions, aux Paulus, de s'abstenir.

FERNAND BIDAULT.

HIPPISME



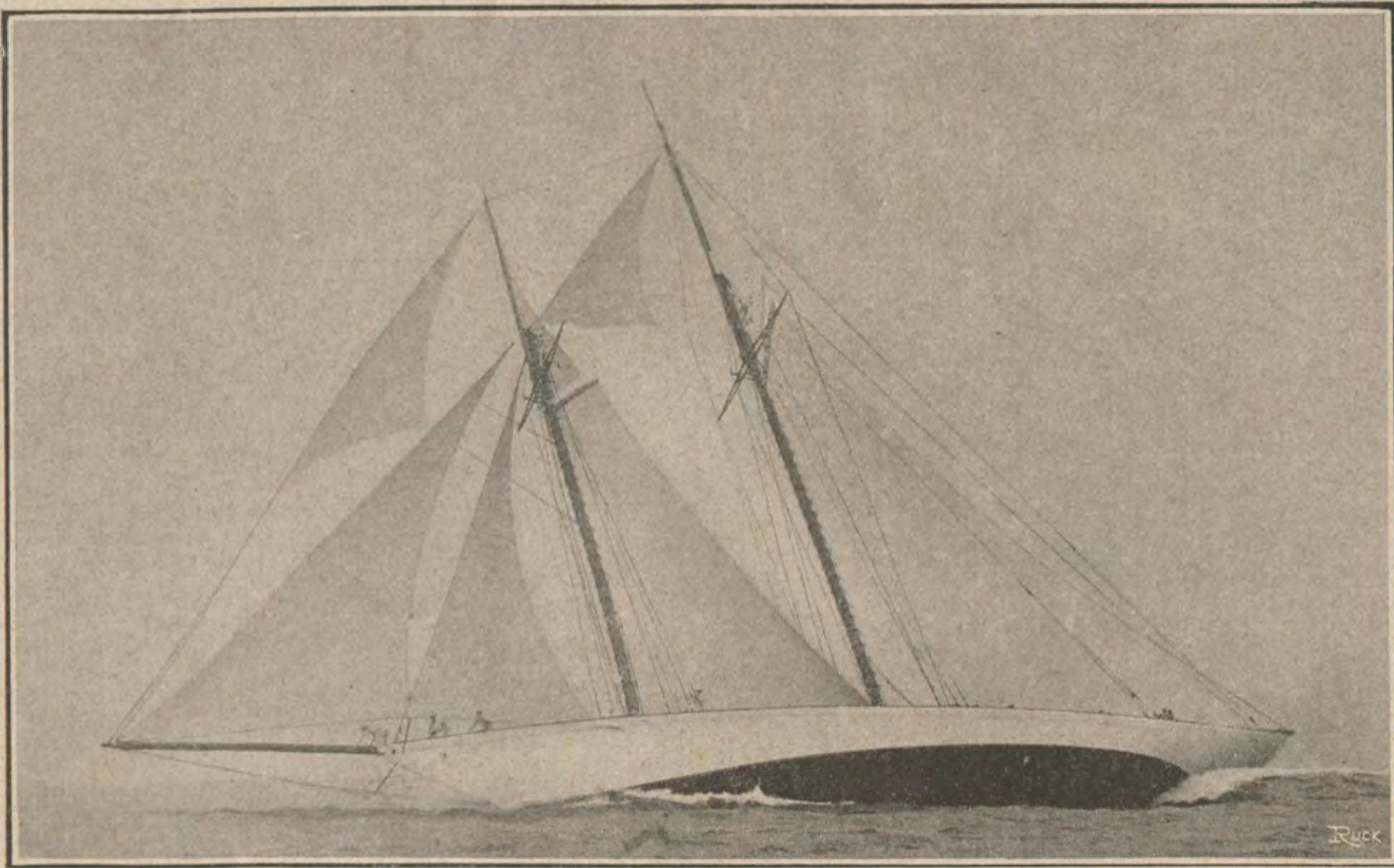
Le vainqueur d'une course de chiens, qui vient d'être organisée en Angleterre, rendu au « towel » qu'il devait atteindre.

LA PHILOSOPHIE DES BÊTES

Je suis bien sûr qu'à l'heure actuelle les hommes de loi doivent regretter du plus profond de leur bourse qu'il ne soit pas donné à ces pauvres chevaux de pouvoir se comporter comme de simples humains. S'il en était ainsi, comme ce sont des personnes en vue, ils auraient sans doute des secrétaires, qui dénouilleraient leurs journaux et qui chambraient au crayon rouge les articles les concernant. Et alors, vous voyez d'ici cette pluie de papier timbré, ces nourritures en diffamation, ces instances en correctionnelle, ces appels: Roi Hérode contre le Jockey, Ouadi Halfa contre la Vie au Grand Air, etc... Quelle source magnifique de bénéfices!

C'est qu'en effet la génération de trois ans a une mauvaise presse: tous les organes sportifs lui tombent dessus à bras raccourcis. Et les nobles bêtes nous donnent, par leur attitude, une sévère leçon, à nous autres humains. Ils laissent passer l'orage tout tranquillement: et dans le silence de leur box, ils doivent songer avec philosophie aux vicissitudes chevalines. Tous les ans, c'est la même chose: l'année dernière, on nous adulait et cette année nous ne sommes plus bons à tirer des fiacres, tandis que l'on tresse des couronnes à nos cadets. Et ces cadets, parlons-en! Déjà, pour Lamaneur, ils sont obligés de déchanter: de Bab Azoum, on ne dit plus rien: ils se racrochent à Conquistador. D'ailleurs, une génération dans laquelle les poulains battent tous les poulains, ça n'a jamais rien valu. Attendez, mes petits: ce sera votre tour l'an prochain. Après tout, il n'y a pas à se faire de bile: que l'année soit bonne, que l'année soit mauvaise, c'est toujours le même tabac: il y en a qui claquent, il y en a qui vont au haras: les uns gagnent et les autres ne font rien. Au fond, nous sommes comme beaucoup de nos propriétaires, l'amélioration de la race, nous nous en fichons. Il n'y a qu'une chose qui puisse nous intéresser, c'est qu'il y ait un crack dans la génération: alors, ça c'est fameux, parce que quand il court, nous autres, nous restons tranquilles à l'écurie.

BOIARD.



LE SCHOONER QUEEN.

Le schooner Queen, gagnant de la Coupe du Roi dans la course du New-York Yacht-Club, à Newport. Il appartient à M. J. Rogers Nawell, de Brooklyn.

L'arrivée de la Newbury Autumn Cup, à Newbury, gagnée par The Page, par une tête.

LA LUTTE A CHEVAL



UN SPORT DE L'ARMÉE ANGLAISE

Une forme imprévue de la lutte — à mains plates — est bien celle à laquelle se livrent les garde-frontières du comté de Kent. Les adversaires combattent à cheval, nus jusqu'à la ceinture, pratiquant différentes attaques puisées dans le répertoire des coups de la lutte gréco-romaine et exécutables en l'espèce. Le vainqueur est celui qui a désarçonné son adversaire. Ce sport est très en honneur parmi les troupes anglaises de cavalerie.

FRANÇAIS ET ANGLAIS

Le tournoi international de boxe passionne le public, qui assiste à de splendides rencontres, mettant aux prises les meilleurs Anglais et l'élite de nos pugilistes



(Photo Manuel.)

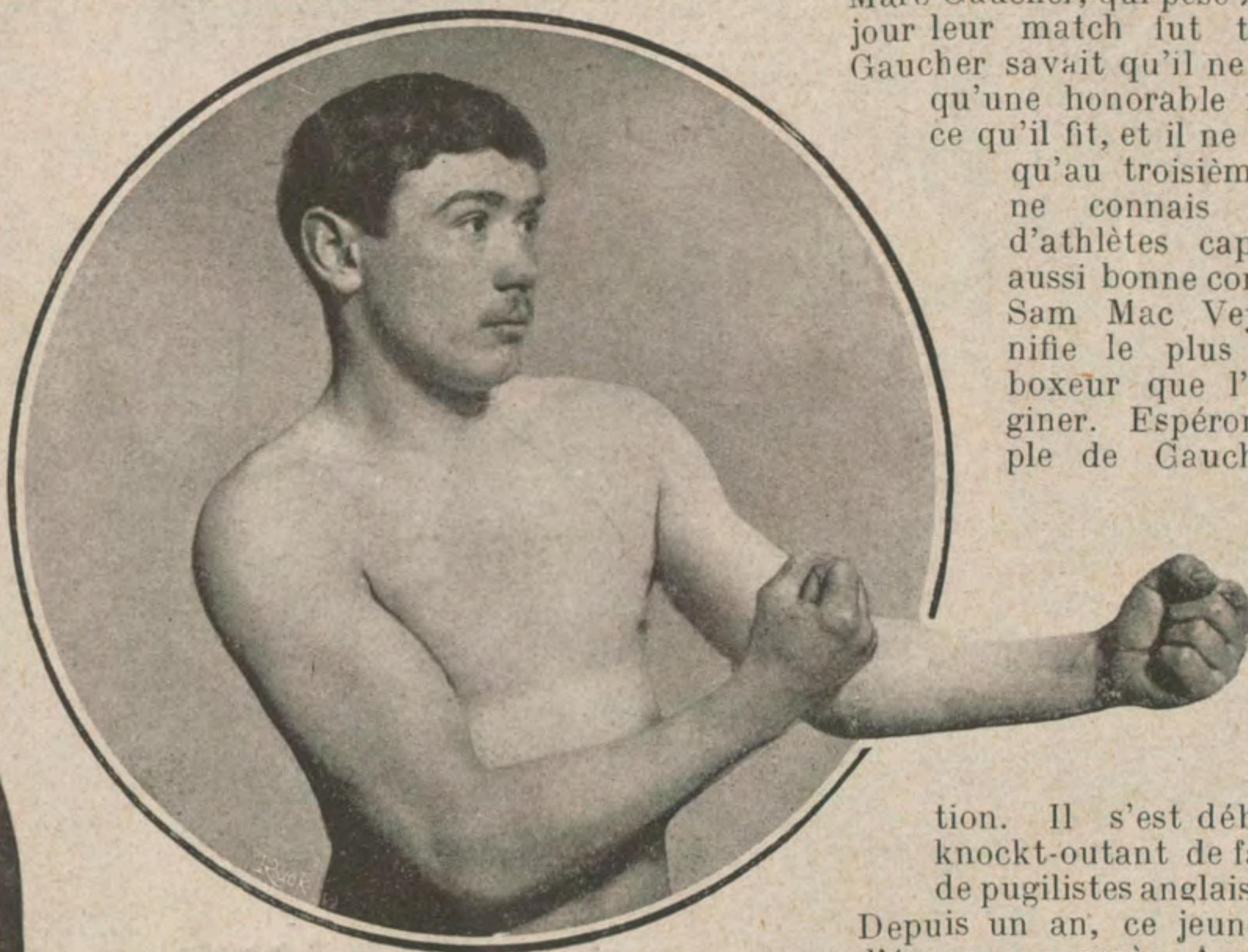
Sam Mac Vey.
Le champion de
boxe de Califor-
nie, l'un des
meilleurs hom-
mes du monde,
qu'aucun pugi-
liste européen,
sauf Gaucher, n'ose rencontrer.

L'AUTRE jour je me lamentais avec des larmes dans la voix. Je me désespérais de l'insuffisance de nos boxeurs français. Il est de fait que rarement on vit plus belle réunion de nullités que celle de nos pugilistes nationaux au Cirque de Paris. Il était inutile de se demander qui triompherait, il suffisait de savoir si l'Anglais aurait raison du Français en moins de dix ou de quinze secondes. Et nos voisins s'amusaient bien en venant knock-outer les professionnels français avec la même désinvolture que l'on met à aller prendre son café après le dîner.

Mais aux Folies-Bergère, fini de rire. Les Français sont peu, mais ils savent enfin en quoi consiste la boxe. Et je vous assure que leurs adversaires d'outre Manche ont la plus profonde admiration pour les Marc Gaucher, Moreau, Adolphe, Pierlot, Strubber, Senner et Savary. Les uns se contentent de résister avec une réelle énergie et un courage digne d'éloges. Les autres joignent à ces qualités une entente complète de la boxe et une science qui les rendront les égaux des meilleurs lorsqu'ils se résoudront à aller passer quelques mois en Angleterre.

Parmi les concurrents se trouve l'Américain Sam Mac Vey, champion de Californie, l'égal des

Jeffries, des Johnson et autres géants du noble sport. Cet homme pèse 92 kilos, et aucun pugiliste européen n'a eu l'audace de se rencontrer avec lui, pas plus en Angleterre que dans les autres pays. La renommée du fighter scientifique a fait le vide autour de lui. Impossible de trouver de boxeurs acceptant de le matcher, tous sachant à l'avance qu'il est inutile d'essayer de le vaincre. Un seul a accepté, et celui-ci est un Français. Je veux parler de notre champion Marc Gaucher, qui pèse 76 kilos. L'autre jour leur match fut très intéressant. Gaucher savait qu'il ne pouvait tenter qu'une honorable résistance. C'est ce qu'il fit, et il ne s'avoua vaincu qu'au troisième round. Et je



Moreau

*Le premier Français qui ait
réussi à faire knock-out des
boxeurs Anglais.*

ne connais pas beaucoup d'athlètes capables de faire aussi bonne contenance devant Sam Mac Vey, qui personnifie le plus beau type de boxeur que l'on puisse imaginer. Espérons que l'exemple de Gaucher sera suivi, mais j'ai peur qu'il soit difficile de trouver des hommes aussi crânes que lui.

Moreau a fait sensation. Il s'est débarrassé, en les knock-outant de façon supérieure, de pugilistes anglais de haute valeur. Depuis un an, ce jeune boxeur a fait d'énormes progrès. Aussi bien, son ami Adolphe est dans le même cas : courageux à l'excès, très endurant et très adroit, les champions anglais doivent compter avec lui.

Le plus bel éloge à faire de Strubber est de dire qu'il n'a été battu qu'aux points par le merveilleux petit Young Lilley, quant à Pierlot, il est très combatif et lorsqu'il aura acquis toute la science de la boxe, il sera un de nos plus brillants représentants.

Vous voyez donc que les Sports ont eu la main heureuse et nous ont prouvé que pour présenter des Français sachant boxer il suffisait de chercher et... d'y mettre le prix. Si pour nous, le tournoi du Cirque de Paris fut une déception, car il est toujours triste de sombrer dans le ridicule, celui des Folies-Bergère réhabilite hautement nos couleurs nationales.

L'équipe anglaise Quant au team anglais, il est représenté par des pugilistes de premier ordre. Le mérite de nos athlètes n'en est que plus grand. Parmi eux on peut mettre hors de pair Peter Brown pour les poids moyens et Young Lilley pour les poids légers. Que dire de Peter Brown qui n'ait pas encore été dit? Aucun homme en Angleterre n'ose seulement émettre la

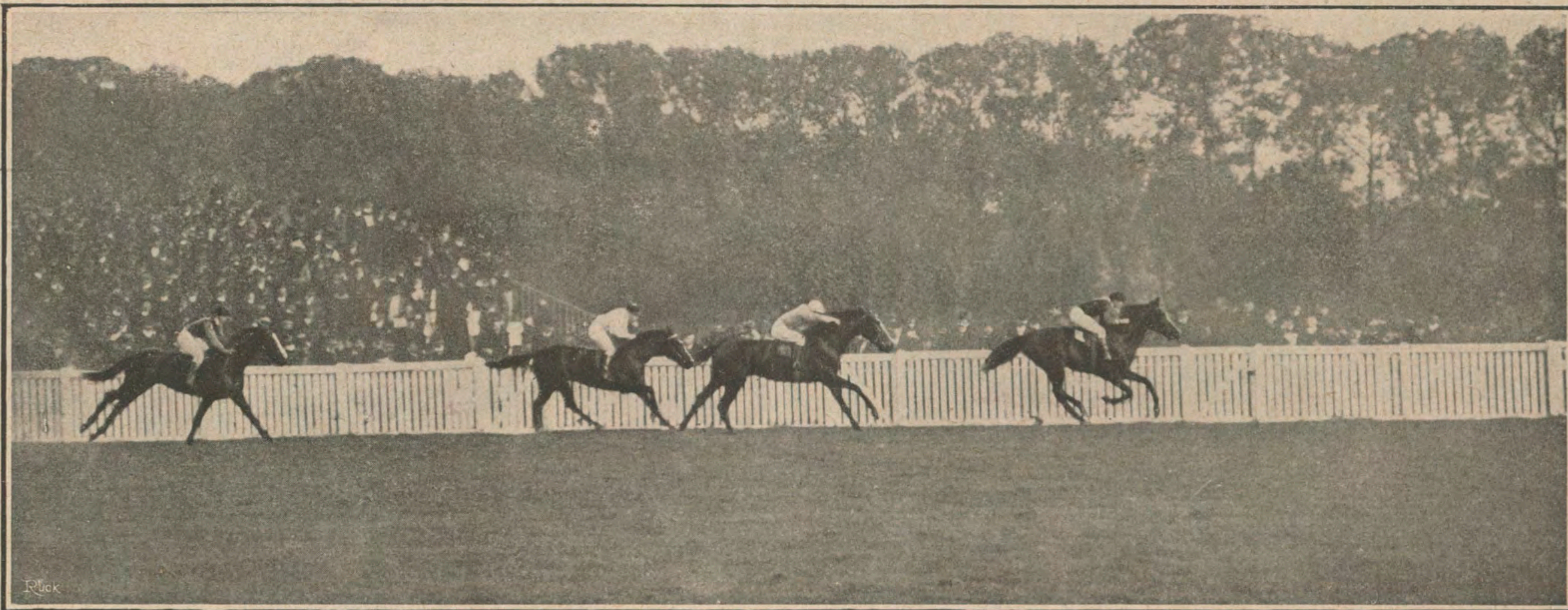
prétention de pouvoir le vaincre. Tout ce que ses adversaires se contentent d'essayer c'est de lui résister le plus longtemps possible.

Young Lilley, lui, est plus scientifique, et je ne vois pas quel est le boxeur de son poids qui pourrait en avoir raison. On ne peut s'imaginer la science, l'adresse et l'endurance de ce petit boy qui n'a pas du tout l'apparence d'un athlète. Il est d'une élégance rare dans sa façon de boxer et il ferait aimer ce sport à ceux qui en sont les plus fervents détracteurs. Les coups arrivent avec une rapidité telle que l'adversaire ne les voit pas et les encaisse avant de se rendre compte d'où ils viennent.

JACQUES MORTANE.

LA CLOTURE DE LONGCHAMP

La série des importantes épreuves est close maintenant. Le Prix Edgard Gillois a été remporté par un gros outsider. La victoire de Claudia et les excellentes courses de Moulins la Marche. Les deux ans prennent leurs quartiers d'hiver.



L'arrivée du Prix Perth (2.400 m., Maisons-Laffitte, 25 octobre).

Moulins la Marche, à M. J. Lieux (Ch. Childs), s'est adjugé cette épreuve avec facilité devant Bravo, à une longueur et demie. Antinoüs, troisième, Saint Léonard et Flossilde. Le surlendemain, cet excellent cheval remportait à Longchamp le Prix du Pin (3.000 m.).

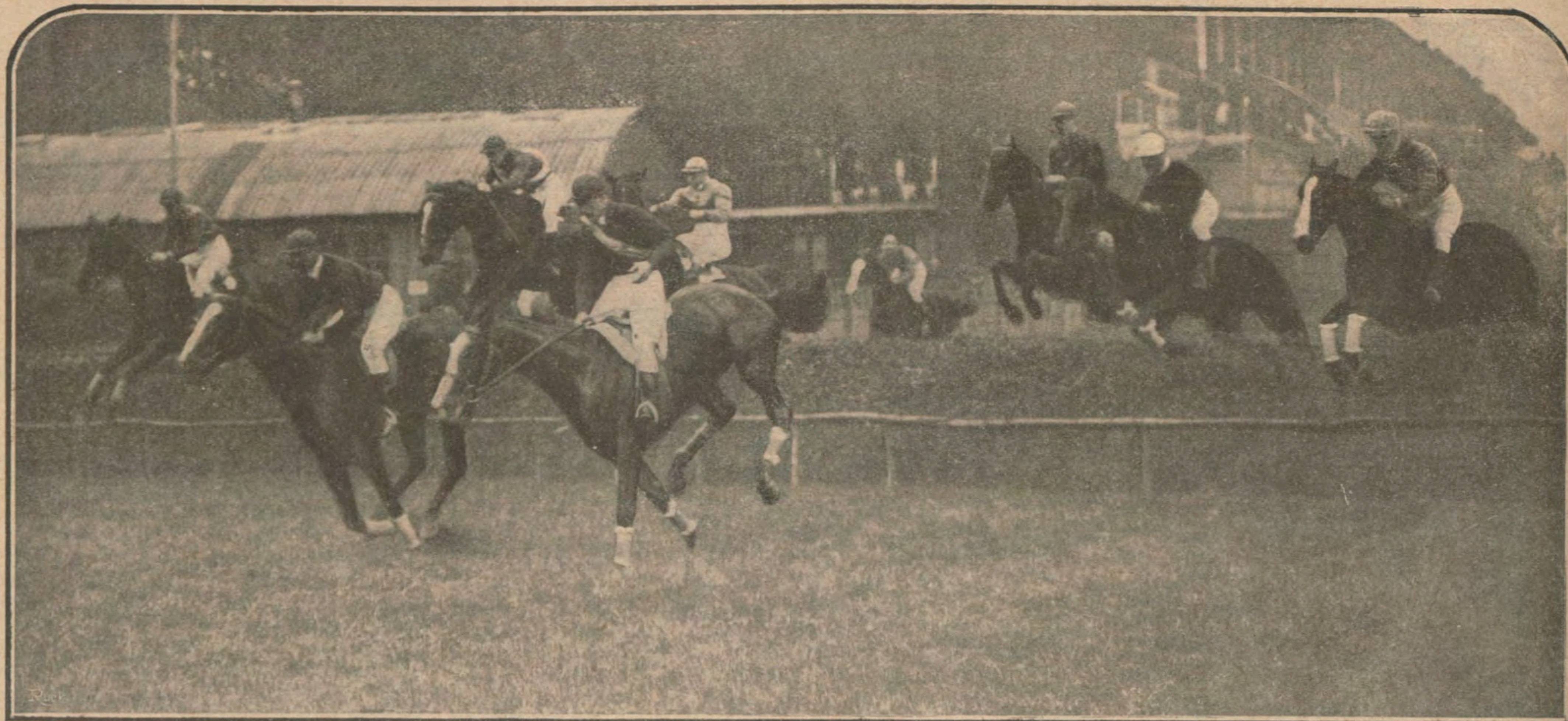
LONGCHAMP a fermé ses portes dimanche dernier; à part quelques épreuves d'importance secondaire, les réunions intéressantes de plat sont terminées. Les chevaux qui n'ont pas encore gagné leur avoine — ils sont quelques-uns — n'ont plus qu'à se hâter: on ferme, on ferme! Demain, ce sera trop tard; demain nous serons condamnés aux courses d'obstacles forcées jusqu'au mois de mars prochain. La fin de la saison se maintient toujours dans la même note, qui a

dominé toute l'année sportive. Le Prix Edgard Gillois, couru au Tremblay, s'est soumis à la règle générale: il a été, comme presque toutes les épreuves importantes de l'année, gagné par un formidable outsider à 53 contre un. D'ailleurs, les trois concurrents qui ont fini en tête étaient les plus délaissés du lot; quant aux favoris, ils étaient perdus dans le lointain, dans la boue ou dans la médiocrité. Je ne veux pas insister: de semblables résultats se passent de commentaires. Nous avons eu, du



Le Prix Apollon (trot monté, 3.500 m.) Vincennes, 22 Octobre.

Diva (au centre), par Hetman et Pistache, à M. J. Jariel, montée par G. James, a triomphé après une course assez mouvementée. Elle a trotté le kilomètre en 1 m. 38 s. 3/5.



La haie des tribunes dans le Prix de Marly (haies, 2.800 m., Auteuil, 26 octobre).

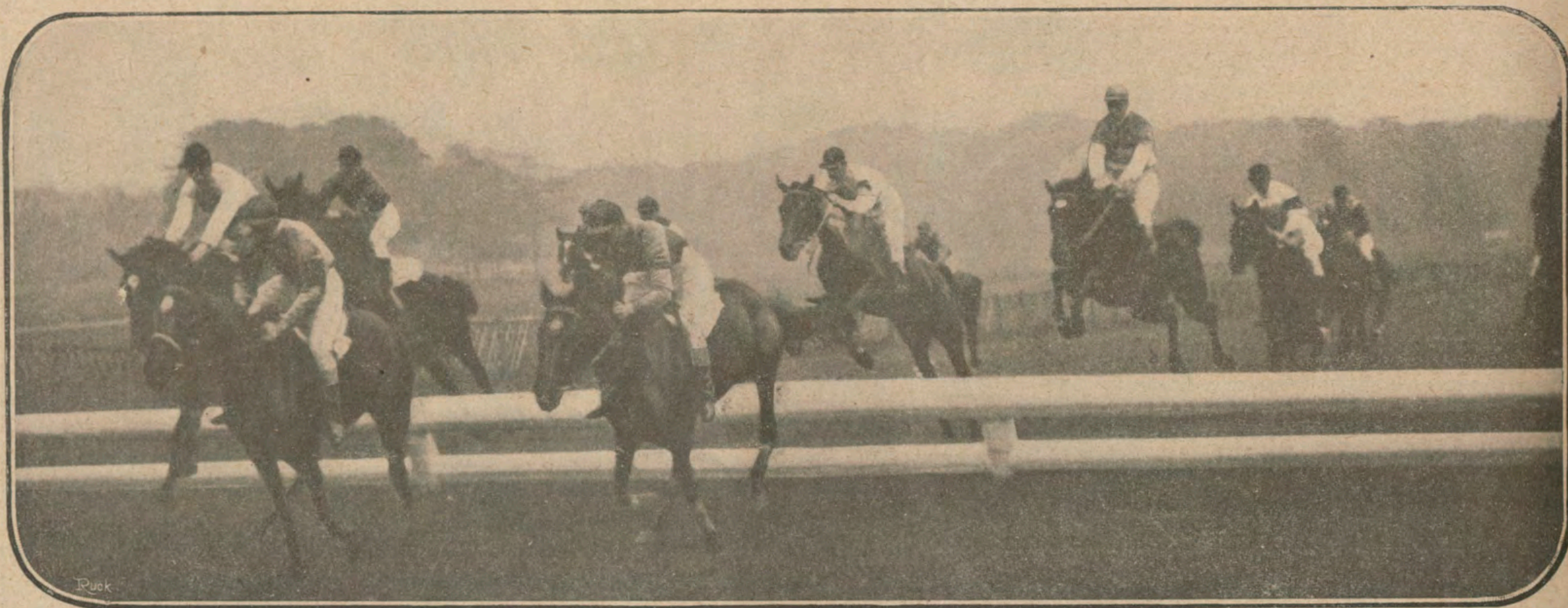
Roitelet IV, Kalpak, Th. En Avant Marche et Ingénu se sont élancés en tête. En face, Roitelet IV, Th. Chabraque et Pharaon étaient les premiers. A la dernière haie, Pharaon, à M. Prat (Dij), prenait l'avantage et l'emportait de deux longueurs sur Chabraque.

moins, la consolation de voir, à Longchamp, triompher une jument honnête et spécialement résistante. Claudia a remporté nettement le handicap limité; sa performance est d'autant plus méritoire qu'elle portait, en réalité, le top weight, puisque, en tenant compte du sexe, elle rendait une livre à Séjan, le mâle le plus chargé. En triomphant avec désinvolture dans le Prix Perth et dans le Prix du Pin, Moulins la Marche a affirmé de nouveau les progrès qu'il a faits depuis le Prix du Conseil Municipal.

Enfin, l'avant-dernière réunion de Longchamp, la journée des stayers, mérite peu de commentaires; elle a été, naturellement, très pauvre en concurrents, parmi lesquels les meilleurs ont été Montménéale et... Mélusine.

Du côté des deux ans, les champions en vue ont pris leurs quartiers d'hiver sans qu'on soit nettement fixé sur le classement à leur attribuer : les riches dotations, qui leur sont offertes sont, en effet, tellement nombreuses qu'ils se les partagent presque en famille. Nous en sommes réduits à des déductions, tirées d'impressions ou de lignes fournies par des chevaux comme Monitor : c'est court. Après tout, nos hypothèses seront peut-être moins fragiles que les autres années. Lamineur, après sa course du Prix de Condé, est descendu quelque peu du piédestal sur lequel l'avait juché l'offre de 250.000 francs faite par un grand propriétaire pour l'adjoindre à l'effectif de son écurie.

RENÉ RIONDET.



Le Prix du Perreux (Steeple-Chase, 3.200 m., Vincennes, 22 octobre).

Rosita III, Mosquito, Fleur de Jeunesse et Primar se sont élancés en tête. Dans la montée, Primar précédait Mosquito, qui le dépassait à la tournant et le battait d'une longueur et demie. Mosquito, au Baron M. de Rothschild était monté par G. Parfremont.

NOTES DES ÉDITEURS

C'EST mardi prochain, 12 novembre, que l'Exposition décennale de l'Automobile ouvrira ses portes. Le numéro exceptionnel que nous publierons à cette occasion paraîtra le 16 novembre. Nous recevons déjà des lettres de lecteurs qui, n'ayant pu se procurer celui de l'an dernier, nous demandent de leur envoyer directement celui du 16 novembre. C'est avec un légitime orgueil que nous constatons cette faveur du public, et nous en sommes d'autant plus heureux que nous avons conscience d'avoir, cette année, fait encore mieux qu'en 1906. Le jugement de nos lecteurs nous dira si nous avons raison.

M. Henri Manuel, directeur de la Photographie Femina, vient de prendre une décision très intéressante : tout client que les épreuves soumises à la suite de la première séance ne contenteraient pas pleinement pourra, sans augmentation de prix, se faire photographier à nouveau autant de fois qu'il le désirera.

Le client obtiendra forcément ainsi des épreuves qui lui donneront entière satisfaction. Grâce à cette innovation, le hasard, qui joue un si grand rôle en photographie, par suite du jour, de l'éclairage, de la nervosité de l'opérateur, ou même quelquefois aussi de celle du modèle, n'existe donc plus.

PIERRE LAFITTE ET C^{ie}.